JLUSTROWANY TYGODNIK Numer 41

Samochód

Organ oficjalny Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

13. lipiec 1930

Komtur otwarty



W ubiegłą niedzielę otwarta została przez p. ministra komunikacji Alfonsa Kuehna Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, ciesząca się olbrzymią frekwencją.

Otwarcie „Komtura"

Ubiegła niedziela przeszła w Poznaniu pod znakiem wspaniałej uroczystości otwarcia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki. Dało się to zauważyć już w sobotę a przedewszystkiem w niedzielę rano. Znowu ulice zaroiły się od licznych wycieczek i gości zjeżdżających na wyżej wspomniane imprezy. Miasto ubrane w odświętne szaty czyniło miłe wrażenie. Z gmachów publicznych i domów prywatnych łopotały liczne sztandary o barwach narodowych. Dworzec poznański i pobliskie ulice były pięknie udekorowane sztandarami obcych państw oraz zielenią.

Ożywienie w mieście w szybkiem tempie wzrastało w miarę zbliżania się godz. 11. Nieprzeliczone rzesze publiczności ciągnęły nieprzerwanie w stronę Dworu Huggera, gdzie nastąpiło otwarcie Wystawy. O godz. 10,30 obszerna sala zapełniła się do ostatniego miejsca. W pierwszych rzędach zasiedli przedstawiciele władz i goście zagraniczni. Przybył również J. E. ks. kard. Hlond i ks. biskup Dymek. Z zagranicznych gości zauważyliśmy pp.: naczelnika wydz. międzynarodowej izby handlowej w Paryżu dr. Vohla, komisarza królestwa Rumunji Duilu Marcu, dyr. W. Litschiewici, delegata wydziału prasowego rady ministrów w Bukareszcie, Holia Creauga, komisarza rządu węgierskiego Zoltana Szwiczsenya, Bela Resofoszky, dyrektora kolei bułgarskich Baszkowa, posła bułgarskiego w Warszawie Robewa, przedstawiciela rządu greckiego Legoudakrys, delegata Norwegji Ditleffa, posła holenderskiego Engelbrechta, radcę poselstwa jugosłowiańskiego De Rulli, attaché handlowego poselstwa czechosłowackiego Loma, sekretarza poselstwa szwajcarskiego Rufenachta, prezesa Międzynarodowego Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych p. Lanckera. P. Prezydenta Rzplitej reprezentował p. min. Kuehn.

Na podjum, udekorowane zielenią i flagami wszystkich reprezentowanych państw, wszedł prezes rady głównej M. W. K. T. prezydent Ratajski. Jako gospodarz witał serdecznie wszystkich zebranych, podkreślając, że zorganizowanie wystawy komunikacyjnej w Polsce świadczy wymownie o trosce w naszym kraju o tę tak ważną dziedzinę życia, która spełnia rolę łącznika pomiędzy poszczególnemi narodami.

Drugim zkolei mówcą był naczelny dyrektor wystawy prof. Stefan Ropp. Na wstępie podkreślił doniosłe znaczenie komunikacji, oraz zwrócił uwagę na wysoce znamienny objaw rywalizacji, jakiego świadkami jesteśmy w tej dziedzinie pomiędzy jej poszczególnemi działami. Postęp idzie w zawrotnem wprost tempie. Trzeba te objawy pilnie obserwować i wyciągać z nich odpowiednie korzyści. Przez tego rodzaju wystawy, jaką jest poznańska, łatwiej można przekonać się, że przyszłość należy do samochodów, autobusów itd. Wystawa poznańska ma stwierdzić, że i w Polsce nad tem pilnie się pracuje i obserwuje. Ma dowieść poza tem, że w konkurencji z zagranicą nie jesteśmy tak słabi, by wogóle nie podejmować szlachetnej walki.

Obaj mówcy pokrótce powtórzyli swe wywody po francusku. Jako trzeci przemawiał również po francusku prezes Międzynarodowego Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjno-Turystycznych p. Lancker. Powiedział on m. in. co następuje: „W imieniu tego związku, którego obrady odbywały się po raz pierwszy w Polsce, w stolicy, składam jak najgorętsze podziękowanie za tak szczerą i serdeczną opiekę i przyjęcie. Następnie wyrażam pełne uznanie dla Polski, którą mogłem podziwiać w głównych zarysach. Byłem w Warszawie, Krakowie, Łodzi a stamtąd przybyłem bezpośrednio do Poznania. Wszędzie zauważyłem wysoki poziom kultury i wspaniały rozwój gospodarczy." Mówca wspomniał dalej o wystawach w Belgji. w swej ojczyźnie, zorganizowanych z racji stulecia istnienia państwa. Podkreślił z wielką radością, że na obu wystawach w Antwerpji i Liege Polska jest reprezentowana i posiada bardzo piękne stoiska, które swym efektownym wyglądem rzucają się specjalnie w oczy. Jest to najlepsze świadectwo wysokiej kultury polskiej. Kończy swe przemówienie serdecznem życzeniem, by wystawa w Poznaniu dała jak najlepsze wyniki, zyskując uznanie całej Europy.



Pan minister komunikacji Kuehn przecina symboliczną wstęgę, otwierając oficjalnie „Komtura".

Następnie p. min. Kuehn ogłosił, że wystawa jest otwarta, poczem dokonał aktu otwarcia, przecinając symboliczną wstęgę. Przy dźwiękach hymnu narodowego wypuszczono z przed palmiarni 3 tysiące gołębi pocztowych. Pierwszego wypuścił p. min. Kuehn, poczem cała rzesza skrzydlata wzbiła się w powietrze, krążąc pewien czas nad parkiem Wilsona.

Następnie odbyło się zwiedzanie wystawy. P. min. Kuehna, oraz dostojnych gości oprowadzali członkowie dyrekcji z p. prof. Roppem na czele.

Jak wiadomo, wystawa rozmieszczona została w 28 pawilonach i obejmuje dawniejsze trzy tereny „A", „B" i „C". W głównym pawilonie tj. w dawniejszej sali reprezentacyjnej znajdują się stoiska państw obcych. Na pierwszy rzut oka zwracają na siebie uwagę stoiska portów włoskich. Dalej oglądamy ciekawy rozwój lotnictwa. I tutaj prym wiodą Włosi. Z sali tej przechodzimy bezpośrednio do działu samolotów. Zwraca na siebie uwagę poważna ilość awionetek. Jest ich 30, a dużych samolotów 11.

Dalej ciągnie się bogaty dział samochodowy. Znajdujemy tam luksusowe samochody. autobusy, karoserje itd. Wielkiem zainteresowaniem cieszy się pierwszy samochód na świecie marki Mercedez Benz. Eksponat ten jest naprawdę rewelacją. Z kolei podziwiamy najrozmaitsze typy motocykłów, rowerów, samochodów ciężarowych itd.

Na placu św. Marka ulokowane są okazy z dziedziny komunikacji kolejowej. Wielkie lokomotywy włoskie, czeskie i polskie odrazu rzucają się w oczy. Obok rywalizują swym wyglądem maszyny elektryczne. W Wieży Górnośląskiej i dawniejszym Pałacu Targowym — dalszy ciąg działu samochodowego i wystawa zdrojowisk zagranicznych. Naprzeciw — pawilon monopolu spirytusowego w zastosowaniu do komunikacji.

W dawniejszym pawilonie ciężkiego przemysłu mieści się tramwajnictwo i komunikacja ogólna. Widzimy tutaj obok pierwszego w Polsce a piątego na świecie tramwaju najrozmaitsze nowe typy tych środków lokomocji miejskiej. Uderza bogaty udział państw obcych.

Wąskiem przejściem kierujemy się na dalsze tereny. Pawilon komunikacji cieszy się największem zainteresowaniem, ilością bogatych eksponatów. Ministerjum kolei dołożyło wszelkich starań, by Wystawa w tym pawilonie wypadła jak najwspanialej.



Przy dźwiękach hymnu narodowego wypuszczono z przed palmiarni trzy tysiące gołębi pocztowych. Pierwszego wypuścił p. min. Kuehn.

Automobilizm a problem drogowy

Nasze ubóstwo drogowe. — Skąd wziąć fundusze drogowe? — Oczywiście z haraczu nałożonego na automobilistów. — Brak obrony automobilizmu w Polsce. — O sprawiedliwe ustosunkowanie się do nas czynników kompetentnych. — Konieczność wspólnej akcji propagandowej.

Dróg bitych posiadamy w chwili obecnej okrągło 44 000 km, poto zaś, aby sieć tę doprowadzić do gęstości, jaka jest np. w Prusach, należałoby wybudować dodatkowo 82 000 km. Poza budową nowych dróg konieczne jest utrzymywanie już istniejących dróg w należytym stanie, a co więcej — trzeba na większości z nich ulepszyć nawierzchnię, przystosowując ją do wzmagającego się ruchu samochodowego.

Zagadnieniem zasadniczem jest w tych sprawach oczywiście kwestja finansów. Całkowity kredyt na cele drogowe, a więc: na administrację, utrzymanie i budowę dróg państwowych oraz na zapomogi dla budowy i utrzymania dróg samorządowych, stanowił w budżecie państwowym (w miljn. złotych): w r. 1914 — 26, w r. 1925 — 28, w r. 1926 — 25, w r. 1927/28 — 37, w r. 1928/29 — 85, w r. 1929/30 — 62.

Dla zrozumienia nikłości tych kwot wystarczy uprzytomnić sobie, że jeżeli dołączymy do nich nawet 50 miljn., wydawanych rocznie na budowę i utrzymanie dróg przez samorządy, uczyni to w r. b. zł 2 450 na 1 km sieci istniejącej, wówczas gdy samo pokrycie starej szosy asfaltem czy kostką kosztuje od zł 120 tys. do zł 180 tys. na 1 km.

Wychodząc z założenia, że do niszczenia dróg bitych przyczynia się głównie ruch samochodowy, większość autorów, zajmujących się sprawami drogowemi, jak również kompetentne czynniki rządowe uważają za konieczne pociągnąć do świadczeń na rzecz budowy dróg bitych i ulepszenia nawierzchni zarówno właścicieli samochodów, jak i osoby, korzystające z przejazdu autobusami. Pierwszej części tego życzenia czyni zadość projekt ustawy o podatku drogowym od pojazdów mechanicznych, wniesiony do sejmu przez ministerjum robót publicznych, który przewiduje następujące normy opłat (w zł rocznie):

Ford otwarty 320, Buick 5-osobowy 560, 6-osobowa limuzyna Austro-Daimler 935, samochód ciężarowy o wadze 1,5 ton 375.

Cały dochód, według stanu samochodów w 1928 r. (rok złożenia projektu ustawy w sejmie) wynosiłby około zł 11 miljn. W wykonaniu części drugiej tegoż projektu, proponuje ministerjum wprowadzenie specjalnych dopłat do cen biletów autobusowych na rzecz utrzymania dróg. Min. robót publicznych i związki samorządowe twierdzą, że do wprowadzenia tych opłat uprawnia je art. 23 ustawy drogowej, traktujący o równoważniku z tytułu „szczególnych korzyści“ i „nadmiernego zużycia drogi“.

Tego rodzaju opinjom, wyrażającym chęć przerzucenia gros ciężaru, wynikającego z budowy i utrzymania dróg, na automobilizm, należy przeciwstawić jednolitą opinję ogółu automobilistów polskich, której sformułowanie mogłoby, zdaniem naszem, brzmieć mniejwięcej następująco:

„Gdyby nie automobilizm, nie mielibyśmy w świecie szos, a nędzne drogi wiejskie, przeznaczone do ruchu lokalnego, w szczególności jako trasy dojazdowe do dworców kolei żelaznej“.

Rozwój automobilizmu posiada niezwykle ważkie znaczenie zarówno dla miast, jak i dla wsi. Znaczenie gospodarcze, kulturalne i polityczne, automobilizm bowiem rozwija skutecznie możliwości eksploatacji gospodarstw wiejskich, ożywia handel w miastach, przyczynia się do zatarcia zaściankowości, ułatwiając szerzenie się oświaty (kontakt wsi z ośrodkami miejskiemi), zaś na wypadek okoliczności wyjątkowych, jak np. wojny zabezpiecza możność elastycznego przerzucania wojska z jednego miejsca na drugie. Przez wskrzeszenie potrzeby dobrych dróg bitych automobilizm umożliwia racjonalizację przewozów dyszlowych, co nie jest zasługą do pogardzenia, jeśli się zważy, że ostrożne obliczenia fachowców wykazują, iż jeszcze dzisiaj straty rolnictwa na przewozach dyszlowych po złych drogach sięgają w Polsce zawrotnej sumy... 400 miljonów złotych.

Zamiast uznać rozwój automobilizmu za leżący w interesie ogólnym kraju, zamiast ruch ten popierać, wyposażając go w ulgi, czyni się w Polsce wręcz przeciwnie: cła samochodowe są u nas tak horendalnie wysokie, jak nigdzie w Europie, przyczem nie mają one nawet uzasadnienia w ochronie krajowej produkcji, której prawie że niema, a raczej: która w praktyce żadnej nie odgrywa roli. Stąd też wysokie stawki celne na samochody są wypływem z jednej strony zachłanności fiskalnej, z drugiej zaś strony są wynikiem mylnego w najwyższym stopniu, fałszywego poglądu, że: „samochód jest przedmiotem zbytku“.

Podobnie mylnym jest wniosek następujący: „ponieważ automobilistom potrzeba dobrych dróg, niechże ponoszą gros ciężarów, wynikających z utrzymania starych dróg i budowy nowych“. Pytamy się: czy analogicznie zamierza się budować w Polsce drogi wodne ze składek właścicieli barek i flisów? Pytamy się dalej: dlaczego deficyty kolei — tej ciężkiej, biurokratycznej, niezmiernie drogo pracującej instytucji pokrywa się z ogólnych wpływów budżetowych? Pytamy wreszcie: czy projektodawcy t. zw. funduszu drogowego uświadomili sobie, że zbudowane przy pomocy tego funduszu drogi nie będą należycie użytkowane przez samochody z powodu małej ich liczby, wywołanej kosztami związanemi z utrzymaniem samochodu?

Gdyby t. zw. „czynniki kompetentne“ w ministerjum robót publicznych miały umysłowość dobrego kupca, pracującego według zasady „duże obroty, małe zyski“, wywalczyłyby automobilizmowi polskiemu: 1) uznanie samochodu za artykuł pierwszej potrzeby (z uwagi na wartość jego dla kraju), 2) obniżenie stawek celnych do granic najniższych i 3) zabezpieczenie właścicieli samochodów przed zakusami fiskalnemi. W ten sposób władza, której powierzono pieczę nad automobilizmem, przyczyniłaby się do bardzo znacznego zwiększenia ilości pojazdów mechanicznych w Polsce i co za tem idzie do bardzo poważnego wzrostu wpływów z dotychczasowego podatku samochodowego.

Niestety, jak to obszernie wykazaliśmy w poprzednim numerze, Polska nie prowadzi jednolitej polityki komunikacyjnej, a kilka różnych polityk: kolejową, drogową, wodną itd. Najgorzej na braku jednolitej polityki wychodzi automobilizm, jako dziedzina par excellence „inicjatywy prywatnej“, w której interesy skarbu państwa nie są zaangażowane, tak jak np. w kolejnictwie, w żegludze morskiej, w drogach lądowych itp. Naodwrót: powierzchowny obserwator może odnieść wrażenie, że automobilizm przeciwstawia się interesom skarbu państwa, odbierając coraz to znaczniejszy odsetek przewozów osobowych i towarowych — kolejom. Wytwarza taki stan rzeczy wyraźnie nieprzychylną automobilizmowi atmosferę u „czynników kompetentnych“.

Przykro nam stwierdzić, że w dużej mierze winę za ten stan rzeczy ponoszą, niestety, instytucje powołane do obrony automobilizmu. Gdyby umiejętniej i konsekwentniej zwalczano mentalność nam nieprzychylną, nietylko uzyskalibyśmy na tem doraźnie (obniżka stawek celnych), ale wykluczylibyśmy również na przyszłość zakusy w rodzaju np. roszczeń autorów projektu o funduszu drogowym. Mamy przecież jedną władzę centralną, nam szczerze oddaną: ministerjum spraw wojskowych, którego wpływ w łonie rządu chyba nie jest najmniejszy... Czy potrafiliśmy zjednać sobie poparcie w tem ministerjum? Rzeczywistość daje nam na to pytanie odpowiedź niedwuznaczną.

* * *

Pragnąc skorzystać z dzisiejszej sposobności zamierzamy zwrócić uwagę na jedno z zagadnień drogowych, nieco oddalone od głównego naszego wątka myślowego. Chodzi mianowicie o sprawę należytej organizacji administrowania drogami. Pod tym względem istnieją dwa systemy odmienne. Pierwszy z nich, stosowany za czasów austrjackich w Galicji, polegał na tem, że każda kategorja dróg: państwowych, krajowych i powiatowych — posiadała własną administrację, co sprawiało, że na terenie jednego powiatu widzieliśmy trzy odrębne zarządy, inaczej gospodarujące a często konkurujące z sobą czy to o robotnika, czy to o materjały.

Inżynier, zarządca dróg państwowych, miał sobie powierzony odcinek często 200-kilometrowy, który przechodził przez 3—4 powiaty. Miał więc on utrudniony dozór, trudną i kosztowną komunikację, był oderwany od miejscowych czynników. Toż samo było z inżynierem, zarządcą dróg krajowych, gospodarującym w 2—3 powiatach.

Każdy powiat samorządowy, opiekujący się swojemi i gminnemi drogami, miał również swego inżyniera. Zdarzało się więc, że w jednem mieście znajdowało się jednocześnie 3 inżynierów i 3 zarządy drogowe. Nieracjonalność takiego stanu rzeczy była uderzająca, to też w Niemczech przystąpiono do uproszczenia tej administracji. Stopniowo państwo i samorząd krajowy zaczęły przekazywać administrowanie swojemi drogami powiatom, przekazując im równocześnie niezbędne na ten cel fundusze. W ten sposób powiaty w b. dzielnicy pruskiej administrowały każdy na swym terenie wszystkiemi drogami (za wyjątkiem gminnych) na koszt 3 funduszów: powiatowego, krajowego i państwowego.

Dekrety Naczelnika Państwa w okresie przed pierwszym sejmem oparły samorząd powiatowy na typie, zbliżonym do pruskiego, a administrację drogami powierzyły powiatom. Obecnie jednak zaczęto kwestjonować zasadę i podniesiono potrzebę wyodrębnienia (!) — zarządu drogami państwowemi od zarządów powiatowych.

Otóż i w tej kwestji — automobiliści, którym nic, co tyczy dróg, obcem być nie powinno, muszą się wypowiedzieć stanowczo za zachowaniem samorządowi powiatowemu gestji nad drogami, który, jak uczy nasze doświadczenie, z zadań swoich wywiązywał się chętnie i sprawnie.

„Zwiedzajmy Komtura"

Organizacja i wartość wypoczynku. — Poczta czeskosłowacka na M. W. K. T. — Wszyscy winni wykorzystać możliwość zwiedzenia M. W. K. T. — Zamanifestowanie na M. W. K. T. łączności komunikacji morskiej z lądową — Życzliwe ustosunkowanie się do M. W. K. T. Związku Przemysłowców w Krakowie. — Drogerzyści na M. W. K. T.

Zagadnienie wydajności pracy znajduje swój odpowiednik w racjonalnie przepędzonym czasie odpoczynkowym. Wzorem racjonalizacji odpoczynku są kraje anglo-saskie, Ameryka Północna i Anglja, które zdawien dawna stosują system week-end'u w ciągu pracowitego roku i z rozmachem prowadzonej turystyki w okresie urlopów. Sprawa pozornie prywatna, odpoczynek, została w ten sposób drogą obyczaju wepchnięta w pewne klamry, które wychodzą na korzyść zarówno jednostce, jak i całemu społeczeństwu.

Odpoczynek, traktowany jako odskocznia dla wytężonej pracy, wymaga tem samem utworzenia takiej struktury życia, aby miejsce wypoczynku było z jednej strony możliwie daleko od miejsca pracy, a z drugiej strony, aby dostęp do niego był możliwy w stosunkowo szybkim czasie, ponadto, aby miejsca wypoczynku, pozwalając zetknąć się jak najściślej z przyrodą, nie były pozbawione urządzeń niezbędnych dla człowieka cywilizowanego.

Tem samem organizacja odpoczynku, nie mniej ważna niż organizacja pracy, wiąże się integralnie z całym szeregiem zagadnień natury zarówno gospodarczej jak i kulturalnej, stwarzając z nich strukturę obyczajową, wchodzącą z czasem w charakter narodu. Nikt tak nie umie odpoczywać, jak Anglik lub Amerykanin. W niedzielę Anglik nawet nie otworzy depeszy. Wyciągnięty na murawie, nietylko wygrzewa na słońcu swe członki, ale przedewszystkiem stara się *nie myśleć* o niczem, aby mózg jego, znużony tygodniową wytężoną pracą, również wziął udział w święcie odpoczynku.

Z tą strukturą łączy się ściśle sprawa lotnisk, uzdrowisk, osiedli podmiejskich i miejscowości turystycznych. Każda z nich na swój sposób spełnia doniosłą funkcję podłoża wypoczynkowego, w zależności od dysponowanego czasu. Polityka uzdrowiskowa i turystyczna jest zatem konglomeratem zagadnień obyczajowo-strukturalnych, gospodarczych, zdrowotnych i warta jest zająć w Polsce to miejsce, jakie od lat przeznaczyły jej państwa zachodnie.

Nasze uzdrowiska i miejscowości turystyczne wloką za sobą klątwę czasów zaborczych. Mimo, że 80% uzdrowisk znajduje się w Małopolsce, w której rządy austrjackie były więcej liberalne, to jednak w zakresie gospodarczym wszelkie poczynania rozwojowe spotykały się z programowemi szykanami. Dzięki temu, w porównaniu z zachodem nasze uzdrowiska stoją na niższym poziomie, głównie wskutek braku zborności warunków, niezbędnych do racjonalnego wyzyskania darów przyrody.

Aby należycie zrozumieć konieczność tej zborności, należy sobie uzmysłowić, ile jest tych różnorodnych warunków. Przedewszystkiem więc bezpośrednia i dochodząca do miejsca komunikacja, dalej kulturalne urządzenia miejscowości, jak bruki, chodniki, światło, woda, dalej poczta, telegraf, telefon, dalej wyzyskanie specjalnych kuracyjnych czy turystycznych właściwości, a wreszcie, nie najmniej ważny — ustosunkowanie się ludności miejscowej do gości napływowych. Zatem daną miejscowość muszą darzyć opieką aż trzy ministerstwa (komunikacji, robót publicznych i poczt), magistrat, zarząd zdrojowy i towarzystwa upiększeń, wreszcie, bezwzględnie — ludność miejscowa. Dopiero, gdy wszystko to jest uzgodnione, na widownię występuje propaganda, nie licząca się z wydatkami, która z najdalszych krańców świata ściąga w progi swych uzdrowisk kuracjuszy.

Ten nakreślony obraz nie jest bynajmniej niedoścignionym ideałem, urzeczywistnili go bowiem już dawno nasi sąsiedzi. Jeżeli u nas sprawa uzdrowisk i turystyki nie stoi na wysokości zadania, wypływa to z przyczyn głębszych. Po odzyskaniu niepodległości młode państwo stanęło przed takim ogromem zadań podstawowych, że z natury rzeczy sprawy, nie złączone z istnieniem państwa, usunęły się na plan dalszy. Dziś można już mówić o tych zagadnieniach i mówić trzeba, gdyż racjonalnie postawiona turystyka i uzdrowiska mogą, jak wszędzie, wpłynąć dodatnio na nasz bilans.

Tę konieczność zobrazowania postulatów i dotychczasowej pracy naszych uzdrowisk i lotnisk umożliwia Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, która odbywa się obecnie na terenach zeszłorocznej P. W. K. Nie tu miejsce na wyszczególnianie programu całej Wystawy, podkreślić jednak należy istnienie w jej zakresie działu turystycznego. Jednak Wystawa jako taka, jest jedynie podścieliskiem, które mogą i powinny wyzyskać dla swych spraw nasze uzdrowiska i miejscowości turystyczne. Sekcja ta rozbita została na osiem grup, na których czele stoi propaganda indywidualnych miejscowości.

To jest najważniejszy punkt w procesie wywalczania sobie należnego stanowiska. Rozbieżne w systemie i nieskoncentrowane w czasie wystąpienia naszych uzdrowisk, nie pozwalają ani społeczeństwu, ani rządowi, zorjentować się w ilości, obszarze ani wartości tych miejscowości. Jeżeli uzdrowiska nasze chcą, aby o nich mówić, muszą się same odezwać razem i pokazać, co są warte. To już jest obowiązek wobec siebie samego.

Nie mniej sekcja ta skoncentrowała w swem łonie wszystkie czynniki pomocnicze, które i uzdrowiskom i turystyce nadają ten wykończony ton, będący wabikiem i umilający pobyt turyście. Propaganda przedsiębiorstw turystycznych, biura podróży, wydawnictwa podróżnicze, film, fotografja, sport, przybory podróżnicze, wszystko to będzie na Wystawie uwzględnione.

Na koniec nie trzeba zapominać o samochodzie jako środku ułatwiającym turystykę. W swoim zakresie Wystawa zrobiła wszystko, aby przeoczone zagadnienie, mające tak wielką łączność ze zdrowotnością i wydajnością pracy ruszyć z miejsca.

* * *

Ministerstwo Poczt i Telegrafów Republiki Czeskosłowackiej przedstawia zwiedzającym w swojej ekspozycji przedewszystkiem symboliczny obraz wzajemnego stosunku zarządów poczt obu bratnich państw: Polski oraz Czechosłowacji. Myśl tę przedstawiają dwie wielkie mapy plastyczne, z których pierwsza podaje wszystkie bezpośrednie połączenia pocztowe, lotnicze i autobusowe, druga zaś wszystkie bezpośrednie połączenia telegraficzne, telefoniczne i radjowe, przyczem zastosowano nowoczesne środki uplastycznienia tematu. W ten sposób interesy obu państw na tem polu zostały zademonstrowane w sposób nader jasny. Pamiętano naturalnie również o ważniejszych połączeniach między głównemi centrami państw obcych. Samą myśl przewodnią przyjmą zwiedzający Polacy zapewne z uznaniem.

Ekspozycja podaje dalej wyniki dotychczasowej pracy poczty czeskosłowackiej we wszystkich jej dziedzinach. Najlepiej uwidocznia pracę tę wielki transparent z elektrycznem światłem. Widać na nim gęstość czeskosłowackich państwowych urzędów telefonicznych. Cały szereg przeźroczy zapoznaje widza z urządzeniem oraz z życiem w wszystkich instytucjach poczty czeskosłowackiej oraz Pocztowej Kasy Oszczędności. Wystawę uzupełniają pokazy działalności praskiej poczty pneumatycznej oraz modele nowoczesnych gmachów i budynków pocztowych w Republice Czeskosłowackiej. O wysokim artystycznym poziomie czeskosłowackiego przemysłu graficznego świadczą eksponaty czeskosłowackich marek pocztowych oraz pocztówek propagacyjnych.

Ekspozycje projektował radca sekcji Ministerstwa Poczt i Telegrafów w Pradze inż. J. Kaderabek, przez którego została ona również przy współudziale starszego referenta dr. J. Kalibery oraz asystenta J. Machy z wyżej wymienionego Ministerstwa zainstalowaną.

Śmiało powiedzieć można, iż dział ten ujęty w swoisty sposób z uwzględnieniem zasadniczych barw pocztowych — reprezentuje bardzo udatnie pocztę czeskosłowacką.

* * *

Dzień 6 lipca, tj. dzień otwarcia Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, był istotnie kamieniem milowym, znaczącym swem zaistnieniem potężny wysiłek twórczy narodu, zmierzający do zogniskowania w granicach państwa wielkich szlaków handlu światowego.

Fachowy charakter Wystawy wcale nie czyni jej cenną jedynie dla fachowców, interesujących się rozwojem wszelkich działów komunikacji jak też turystyki. Owszem szeroki zakres Wystawy, obejmującej wszechstronnie całą wytwórczość przemysłu 30-państw, zazębiającą się mniej lub bardziej ściśle o problematy komunikacyjne, czyni z tego międzynarodowego pokazu coś niezmiernie interesującego dla wszystkich warstw publiczności.

Pomijając już fachowców krajowych i zagranicznych, którzy przybyli i przybywać będą do Poznania celem zwiedzenia pierwszej tego rodzaju Wystawy międzynarodowej, wystawą tą winni zainteresować się słuchacze wyższych uczelni politechnicznych i handlowych, jak również uczniowie szkół specjalnych (elektrotechnicznych, radjowych itp.), uczniowie wyższych klas szkół średnich i wreszcie wszyscy abywatele naszego kraju.

To też, korzystając z wywczasów letnich, czy to wyruszając z północnych i zachodnich kresów naszej Ojczyzny na zwiedzenie cudnych, tak obficie obdarzonych walorami turystycznemi miejscowości u podnóża Tatr, Karpat lub Pienin, czy też dążąc z naszych województw wschodnich i centralnych nad tak umiłowane przez nas polskie morze, nikt nie powinien pominąć okazji do zwiedzenia pierwszej Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, odbywającej się w Polsce, w prastarym polskim grodzie — Poznaniu.

Wszystko, co ujrzą na tej wystawie, będzie dla nich prawdziwą rewelacją i miłą niespodzianką.

Dla doznania tej satysfakcji warto bodaj na dzień jeden przedłużyć swą podróż do obranego miejsca wypoczynku letniego, zatrzymując się w Poznaniu dla dokładnego zwiedzenia tej istotnie wartościowej i ciekawej pierwszej Międzynarodowej Wystawy w Polsce.

Ten jeden dzień miłego i nienużącego pobytu na wystawie w Poznaniu zastąpić może poniekąd obfitością wrażeń długotrwałą podróż naokoło świata.

A więc śpieszmy wszyscy do Poznania na wystawę, która niewątpliwie obudzi w nas wiarę we własne siły, wiarę w świetlaną przyszłość naszej Ojczyzny!

* * *

Członkowie Kolejowego Przysposobienia Wojskowego zorganizowali w dniu otwarcia M. W. K. T. bieg kolarzy z Gdyni do Poznania. Zwycięzca biegu wręczył Przedstawicielowi Rządu, otwierającemu Wystawę, puhar, napełniony wodą Bałtyku, jako symbol łączności komunikacji morskiej z lądową. Meta biegu kolarskiego mieściła się przed palmiarnią w Parku Wilsona. Dyrekcja M. W. K. T. przygotowała i zabezpieczyła na terenie Wystawy dojazd zawodników tego biegu.

* * *

Zarząd Związku Przemysłowców w Krakowie doniósł Dyrekcji M. W. K. T. że, doceniając ważność i konieczność zwiedzenia tej niezmiernie interesującej Wystawy, zorganizował Zjazd Zrzeszenia Związków Przemysłowych zachodniej i południowej Polski (którego agendy prowadzi) na dzień 10-ty lipca br. w Poznaniu, pragnąc w ten sposób umożliwić wszystkim członkom zjazdu równocześnie zwiedzenie Wystawy. Ponadto Związek Przemysłowców we wszystkich swych okólnikach umieszcza odpowiednią notatkę o Wystawie i o ulgach przejazdowych dla osób, wyruszających do Poznania celem zwiedzenia M. W. K. T.

* * *

Ogólny zjazd członków Związku Drogerzystów R. P. odbędzie się w niedzielę dnia 20 lipca br. w Poznaniu w sali restauracji „Pod Strzechą", Pl. Wolności 7. Po zebraniu nastąpi wspólny obiad, poczem wszyscy członkowie Zjazdu udadzą się na zwiedzenie Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki.

Przejazdy kolejowe

Sprawa zabezpieczenia przejazdów kolejowych, która ze względu na swoją aktualność żywo poruszyła prasę, znajduje już obecnie zrozumienie w kołach kierowniczych.

Dowodzi tego komunikat Ministerstwa Robót Publicznych w „Monitorze Polskim" z dnia 10 maja nr. 108, w którym to komunikacie Ministerstwo zawiadamia, że mając na uwadze nagłość i ważność sprawy zabezpieczenia ruchu drogowego na przejazdach kolejowych, wydało dyrekcjom robót publicznych zarządzenie, aby opracowały zestawienia przejazdów niestrzeżonych, wymagających zaliczenia do strzeżonych i przejazdów, wymagających przebudowy na dwupoziomowe. Program ten przytem ma być ułożony według kolejności chronologicznej, w zależności od obecnego stanu i przewidywań ruchu.

Pewne dane o ilości przejazdów kolejowych zabezpieczonych i niezabezpieczonych w Polsce ukazały się niedawno w prasie.

Statystyka podaje liczbę przejazdów kolejowych w Polsce na ogółem 16 456, w czem zabezpieczonych jest tylko 10 660, reszta zaś nie posiada dozoru. Donoszą one również, że przeprowadzone są obecnie badania nad zastosowaniem systemu sygnałów alarmowych akustycznych lub świetlnych, ustawianych na skrzyżowaniach dróg kołowych z linjami kolejowemi.

Informacje powyższe muszą być jednakże zaopatrzone następującemi uwagami:

Sygnały alarmowe akustyczne lub świetlne, mające bezsprzecznie duże zalety, posiadają również ujemne strony.

Przedewszystkiem koszt ich jest bardzo znaczny, przewyższający o wiele koszt zapór zwodzonych. Różnica kosztu zaś jest trudna do amortyzacji, gdyż obsługa zarówno jednych, jak i drugich środków zabezpieczających jest niezwykle tania, gdyż zapory zwodzone obsługiwane są z odległości, sygnały zaś alarmowe lub świetlne, włączone są do szyn.

Zauważyć należy ponadto, że nawet w Ameryce, gdzie sygnały świetlne są najliczniej stosowane, okazało się na zasadzie danych statystycznych, że przy skrzyżowaniu dróg kołowych z linjami kolejowemi dwutorowemi, sygnały świetlne nie zapewniają zupełnego bezpieczeństwa, największa bowiem liczba wypadków na takich przejazdach kolejowych, spowodowana jest tem, że sygnał alarmowy ostrzega jedynie przed pociągiem nadjeżdżającym po bliższym torze. Szofer, woźnica lub piechur, ujrzawszy pociąg, który przejechał po bliższym torze, rzuca się na zwolniony przejazd, nie zauważając drugiego pociągu, idącego w przeciwnym kierunku.

Skuteczność wreszcie sygnałów ostrzegawczych zależy w znacznej mierze od stopnia kultury i poczucia dyscypliny ludności danej okolicy. Można sobie wyobrazić, jak mało skutecznemi byłyby sygnały dźwiękowe lub świetlne w niektórych okolicach Polski, jeżeli nawet w miastach, gdzie ruch uliczny regulowany jest przez policję, sygnały świetlne niezawsze są ściśle przestrzegane.

Nasuwa się uwaga, że sygnały dźwiękowe lub świetlne nadają się szczególnie do zastosowania na ziemiach zachodnich, gdzie ludność przywykła do znacznej dyscypliny, w innych okolicach Polski zastosowanie zapór zwodzonych wydaje się wciąż jeszcze najbardziej wskazane.

Zapory zwodzone, stosowane dotychczas w Polsce, są typu niemieckiego i austrjackiego. Zapory typu niemieckiego różnią się od typu austrjackiego zasadniczo tem, że zapora typu niemieckiego może być podniesiona, gdy tymczasem podniesienie zapory typu austrjackiego, kiedy przejazd jest zamknięty, jest niemożliwe. Zapory typu austrjackiego przedstawiają więc większe niebezpieczeństwo.

Jak wyżej wspominaliśmy, sprawa zabezpieczenia przejazdów kolejowych znajduje zrozumienie w kołach kierowniczych, zauważyć jednakże należy, że w budżecie tegorocznym przewidziano jedynie około 1 200 000 zł na przeprowadzenie tych naglących inwestycyj. Prócz tego przewidziano pewną sumę w kredytach na linje nowobudowane dla urządzeń ochronnych przejazdów kolejowych tych linij.

Rozumiemy, że w roku obecnym, gdzie niezbędne są jak najdalej idące oszczędności, trudno było na razie sumę tę podwyższyć, inwestycje te jednakże są naglące. Sumy, potrzebne ponad preliminowane, można przecież znaleźć. Trzeba, aby Ministerstwo Komunikacji jak najprędzej ustaliło w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych program wprowadzenia urządzeń zabezpieczających. Wówczas zaś należałoby omówić sposób realizacji programu z odpowiedniemi wytwórniami, których w kraju nie brak.

Miscelanea automobilowe

Komunikacja autobusowa w Indjach. — Komunikacja samochodowa pomiędzy Mekką a Medyną.

Wypadki, jakie obecnie rozgrywają się w Indjach, zwróciły oczy całego świata na ten kraj pełen tajemniczości. Indje dla przeciętnego Europejczyka, to kraj fakirów i zaklinaczy wężów, gdzie cywilizacja zachodnio-europejska bardzo małe czyni postępy.

Oczywiście, w artykule niniejszym nie zamierzamy zajmować się analizą, w jakim stopniu cywilizacja państw zachodnich przeniknęła do tego tajemniczego kraju i jakie są jej możliwości na najbliższą przyszłość, gdyż pragniemy zwrócić uwagę czytelników na jeden z przejawów cywilizacji europejskiej w Indjach — na automobilizm, a właściwie tylko na specjalną jego dziedzinę — na autobusy.

Prawie wszystkie ważniejsze miasta w Indjach ze względów ekonomicznych i politycznych połączone są linjami kolejowemi, lecz mimo to istnieje cały szereg braków o pierwszorzędnem znaczeniu gospodarczem bez połączeń kolejowych. Np. na przestrzeni blisko 700 klm. wzdłuż brzegu morskiego na południe od Bombaju niema zupełnie komunikacji kolejowej ze względu na zbytnią nierówność terenu i liczne rzeki, które w porze deszczów rozlewają się szeroko.

Ruch ludności wzdłuż wybrzeża jest mimo to bardzo ożywiony, lecz siłą rzeczy musiał ograniczać się do najważniejszych wypadków z powodu braku odpowiednich środków komunikacyjnych. Dopiero wprowadzenie komunikacji samochodowej rozwiązało ten problem, który w ciągu całych wieków nie mógł znaleźć odpowiedniego rozwiązania. Z chwilą wprowadzenia komunikacji autobusowej pomiędzy poszczególnemi miastami ruch ludności zwiększył się bardzo znacznie, tembardziej, że Indusi ogromnie lubią jeździć, a szczególnie samochodami.

Początkowo komunikacja autobusowa w Indjach miała głównie charakter pomocniczy względem istniejących linij kolejowych. Obecnie zaś pomiędzy całym szeregiem miast kursują autobusy według ściśle określonego rozkładu jazdy.

Początki komunikacji autobusowej były bardzo skromne. Prywatni przedsiębiorcy autobusowi nie liczyli na szybki wzrost frekwencji i dlatego uruchomiali w początkach małe autobusy, obliczone na 5, 6 osób; obecnie zaś duże, wygodne autobusy na głównych traktach induskich nie są bynajmniej rzadkością.

Udogodnienia dla automobilistów w postaci stacyj benzynowych i stacyj obsługi również odgrywają jedną z pierwszorzędnych ról w rozwoju komunikacji samochodowej.

Równolegle z rozwojem automobilizmu w Indjach idzie rozwój dróg, który zkolei stanowi czynnik rozwoju komunikacji samochodowej.

Obecnie wszystkie większe miasta mają komunikację autobusową, a nierzadkie są wypadki, gdzie autobusy kursują pomiędzy miastami, posiadającemi komunikację kolejową.

Potrzeba szybkiej komunikacji w Indjach jest tak silną, że nawet małe wioski induskie domagają się zaprowadzenia komunikacji autobusowej.

Analizując obecne wypadki w Indjach i badając wszystkie ich przyczyny, nie możemy pominąć takiego czynnika, jak samochód, który zbliżył do siebie liczne plemiona induskie i ułatwił nietylko wymianę towarów, lecz i myśli, co w rezultacie doprowadziło do obudzenia się silnego poczucia narodowego Indusów.

* * *

Arabja jest krajem, którego mieszkańcy są najbardziej konserwatywnym elementem i trzymają się silnie dawnych zwyczajów. Tradycja stanowi tu największą przeszkodę do wprowadzenia nowoczesnych ulepszeń w każdej dziedzinie życia. Ojciec żyje tak samo jak żył dziad, a syn ściśle przestrzega wszystkich zwyczajów przekazanych mu przez ojca. Nic więc dziwnego, że dawne środki komunikacyjne przetrwały w Arabji do ostatnich czasów.

Mimo jednak bezkompromisowego trzymania się tradycji i w Arabji zachodzą pewne zmiany. Jest rzeczą charakterystyczną, że zmiany te zachodzą wśród najbardziej konserwatywnych i zacofanych elementów. Pielgrzymi muzułmańscy, których setki tysiące zjeżdża rok rocznie do grobu Mahometa w Mece, porzucili ostatnio przestarzałe środki lokomocji. Zamiast na wielbłądach, wlokących się całemi tygodniami przez gorące piaski pustyni, podróżują dzisiaj na samochodach, które w ciągu kilku dni przywożą ich do miejsca przeznaczenia.

Dzisiaj na drogach do Mekki i Medyny zamiast karawan wielbłądów spotykamy całe szeregi samochodów, wiozące pątników do świętego miejsca. Najbardziej ożywiony ruch samochodowy w Arabji panuje na drodze do Jiddah, portu arabskiego nad Czerwonem Morzem, do Medyny. Powstały całe towarzystwa komunikacji samochodowej, posiadające po 50 i więcej samochodów.

Trzeba zaznaczyć, że Mekka poza tem, że posiada znaczenie religijne w świecie mahometańskim, leży na skrzyżowaniu dróg handlowych, ma więc ona duże znaczenie handlowe. Pod względem przemysłu nie odgrywała ona nigdy dużej roli, gdyż poza różańcami i przemysłem garncarskim nie produkuje żadnych innych materjałów. Mieszkańcy żyją głównie z wynajmu mieszkań pątnikom, których bywa jednocześnie w mieście po 100 tysięcy i więcej, a liczba mieszkańców miasta wynosi około 60 000.

Mimo, że warunki drogowe nietylko na drogach międzymiastowych są bardzo trudne, lecz i w miastach przedstawiają nie małe trudności, komunikacja samochodowa rozwija się coraz więcej z każdym rokiem. Np. w Mecce ulice są przeważnie niebrukowane, a mimo to okoliczność ta nie hamuje rozwoju komunikacji samochodowej. Przeciwnie rozwój automobilizmu zmusza ludność do budowy nowych dróg i poprawy starych, mało przydatnych do komunikacji motorowej.

Fakt, że konserwatywni Arabowie porzucili swe tradycyjne wielbłądy dla nowoczesnych samochodów, jest dowodem, że żadne przeszkody nie powstrzymają światowego rozwoju automobilizmu.

Od „kominowca" do „Złotej Strzały"



Pierwszy autobus turystyczny, zbudowany w r. 1873 przez Amadeusza Bollée sen.

Żyjemy pod znakiem sportu. Od kilku dziesiątków lat rozpoczął się nawrót do zapoznanej kultury cielesnej, aby nie tylko „mens", ale i „corpus" była „sanum". Wśród rozlicznych rodzajów sportu, automobilizm zajął miejsce niepoślednie.

Co daje sport automobilowy? Wyścig, będący wyrazem walki z czasem i przestrzenią, w miarę ulepszeń i wynalazków w dziedzinie konstrukcji, wyrabia celność oka i pewność ręki. Naraża na niebezpieczeństwa, i dla tego pociąga ludzi odważnych i o silnej woli.

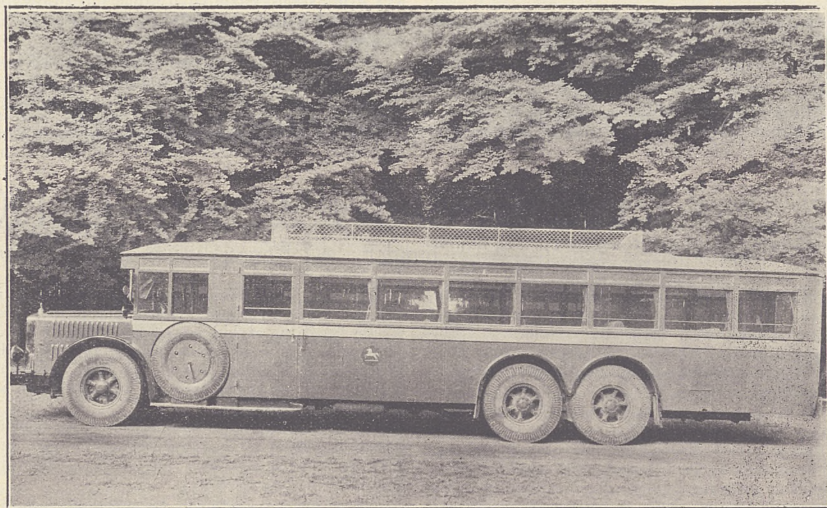
Gdy mówimy o rozwoju automobilizmu, rzadko kiedy uzmysławiamy sobie te kolosalne przeobrażenia, jakie zaszły w budowie i zastosowaniu samochodu. Spojrzyjmy na jeden z pierwszych autobusów turystycznych, zbudowanych w roku 1873 przez Amedeusza Bollee (senj.). Na wysokiem podwoziu, karetowych resorach, bierze nie więcej 20 km. na godzinę. Jest rozrywką bezpłodną z dzisiejszego punktu widzenia.

A teraz kontrast. „Złota Strzała" majora Segrave. Niski, wąski wóz, istotnie przypominający swym wyglądem strzałę i niczem strzała z łuku wypuszczona gna, pożera, pochłania przestrzeń z zawrotną na ziemskie stosunki szybkością 375 kilometrów na godzinę.

Te kolosalne skoki rozwoju specjalnie jaskrawo występują w latach ostatnich, w których technika wyścigowa stanęła u szczytu swej doskonałości. I gdy w roku 1929 de Corvai'a na Hotchkiss'ie osięga 106 km. na godzinę, Sir Segrave na swej Złotej Strzale (Irving Napier Leon Special) 372½ km. na godz.

Ta zmiana, jaka się dokonała w typach nietylko wozów, ale i ludzi, którzy niemi kierują, sięga głębiej i czerpie soki żywotne z głębszych przemian psychicznych, jakie są udziałem doby obecnej. To przedewszystkiem ujęcie komunikacji, jako łącznika międzynarodowego we wspólnym buncie i walce przeciwko naturze, przeciwko czasowi i przestrzeni, które nas przygniatają. Sport naprzekór warunkom przyrodzonym, które każą nam raczej pełzać, jest tym czynnikiem, który poprzez rekordy prowadzi do rozwiązania — wygodnej i elastycznej komunikacji nie tylko samochodowej, lecz wogóle spalinowej.

Dla tego na sport samochodowy nie można patrzeć jako na rozrywkę ludzi bogatych. Są między sportowcami niejednokrotnie męczennicy eksperymentu, którzy ryzykują życie lub zdrowie dla wypróbowania granic hyżości maszyny. Wszak tylko dzięki ich próbom, wozy, które wymagają znacznej szybkości jak pożarnicze lub sanitarne, otrzymują właściwy motor.



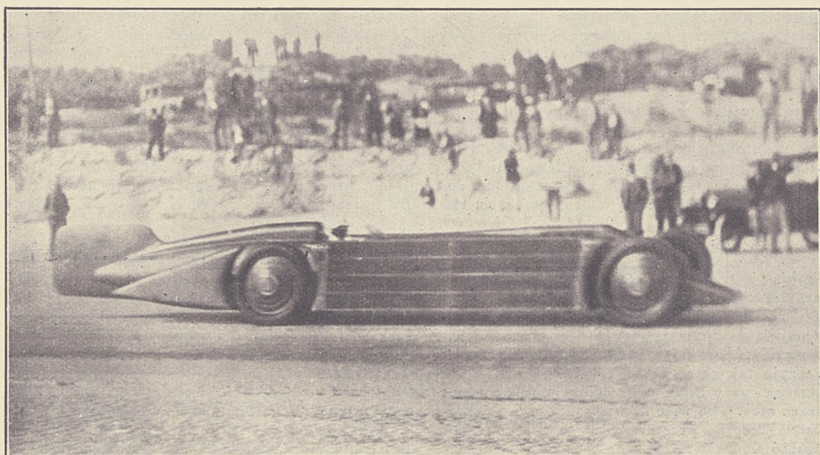
Nowoczesny autobus (Buessing), którego ostatnie typy mogą pomieścić od 60 do 100 pasażerów. Autobusy te utrzymują komunikację miejską w Wiesbadenie.

To samo dotyczy raidów na wytrzymałość czy precyzję motoru lub jego poszczególnych części. Te wszelkie zagadnienia, rozwiązane na polu sportu, w lot są wykorzystywane przez wytwórnie samochodów.

Jak stoi automobilizm i sport dziś, widzimy na Komturze. Jest to jedna z największych wystaw tego typu w latach ostatnich. Szczególnie wartościowy jest właśnie retrospektywny przegląd rozwoju automobilizmu, jako produkcji, można bowiem dostrzec wzajemne uzupełnianie się tych dwóch pozornie odrębnych dziedzin.

Po raz pierwszy w historji wystaw samochodowych reprezentowana jest produkcja polska w tak wielkiej rozciągłości. Mamy już samochody wykonane całkowicie w Polsce, z polskim motorem. Z tego pokazu możemy być dumni, może dożyjemy tych czasów, gdy taki polski samochód opasze kulę ziemską.

T. Kozłowski.

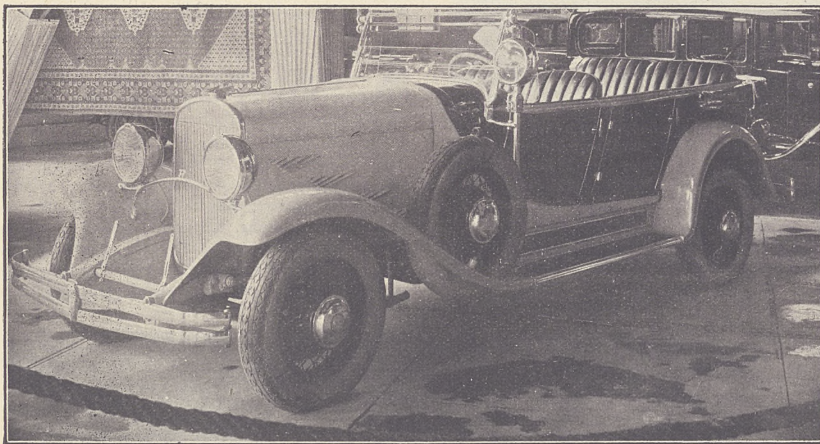


„Złota Strzała" mjr. Segrave'a, która dzierży światowy rekord szybkości w automobiliźmie.



SALON SAMOCHODOWY NA „KOMTURZE"





Wspaniały Chrysler 77 imponująco skarosowany przez Wytwórnię Samolotów w Białej Podlaskiej.

I.
Wieża Górnośląska.

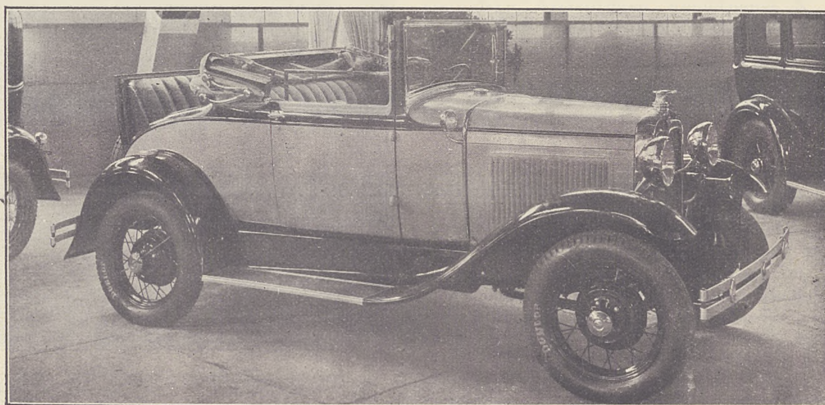
Wystawa samochodowa stała się niewątpliwie największą atrakcją Komtura. Bogato i różnorodnie obesłana, celowa i przejrzyście umieszczona w amfiladzie przestronnych sal, ciągnie i wabi każdego, zarówno skromnemi środkami rozporządzającego nabywcę, chcącego zaopatrzyć się w tani a dobry samochód użytkowy, jak i miljonera, szukającego najbardziej wyrafinowanego przepychu. A jest w czem wybierać!

Gdy obejdziemy kilka razy hale wystawy samochodowej i gdy zorjentujemy się już w masie zgromadzonych tam eksponatów, łatwo nam przyjdzie wysnuć kilka wniosków zasadniczego znaczenia.

Cały Salon pomieszczono w czterech halach, z których jedna: Wieża Górnośląska stoi oddzielnie, pozostałe zaś stanowią jedną całość. Nie jest to podział zbyt szczęśliwy. Charakter Wieży Górnośląskiej dopraszał się tego, by w niej pomieścić wyłącznie samochody ciężarowe i specjalne, zaś wozy osobowe skomasować w pozostałych halach. Pomieszanie wozów wszelkiego autoramentu utrudnia w wysokim stopniu orjentację. Zalecałoby się nawet — jak to bywa w szeregu zagranicznych salonów automobilowych — by zaprowadzono podział lokalny na wozy większe i małe. Na Komturze przeciwnie: maleńka „voiturette" obok olbrzymiej limuzyny luksusowej, kosztującej tysiące dolarów, zaś tuż obok kolosalnych rozmiarów podwozie ciężarowe. Lecz zajmijmy się narazie samemi eksponatami.

Uderza przedewszystkiem wielka ilość małych samochodów. Te ostatnie dawno przestały być miniaturami wielkich samochodów i dzięki swoistej, dostosowanej do stawianych im wymagań konstrukcji, stały się naprawdę pożytecznemi i użytkowemi. Minęło też już uprzedzenie ogółu do nich.

W dziale samochodów droższych oraz luksusowych przeważa w dziedzinie karoseryj jedyny uniwersalny typ: kabrjolet. Karoserje tego typu widzimy zarówno na Fordzie, który — nawiasem mówiąc — poszczycić się może tak pięknym eksponatem, jak i na samochodach niewiarogodnie drogich, np. Mercedes-Benz SS. Z drugiej strony daje się zauważyć powolny, lecz systematyczny zanik wozów otwartych. Przy wielu markach jest cena wozu otwartego — dzięki wstrzymaniu seryjnej produkcji tego typu — wyższą, niż cena limuzyny. (Np. Mercedes-Benz Stuttgart) Standardowym typem wozu użytkowego stał się wyłącznie kabrjolet, oraz limuzyna wewnętrznosterowa (conduite intérieure).

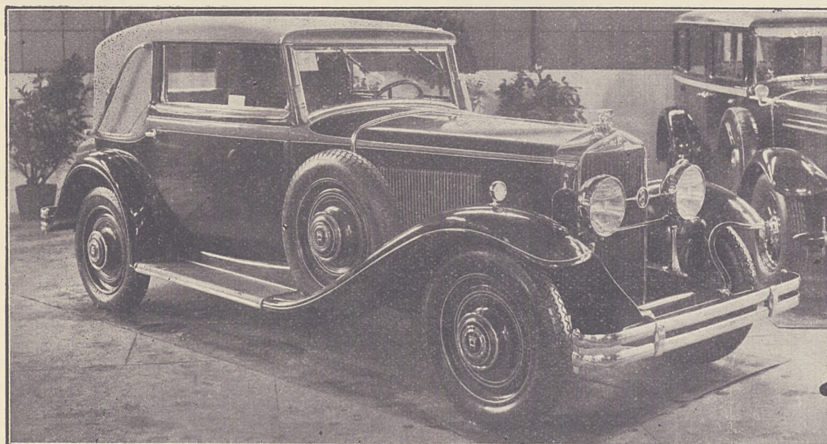


A oto kabrjolet-roadster Ford A 30. Prawda, że luksusowy samochód.

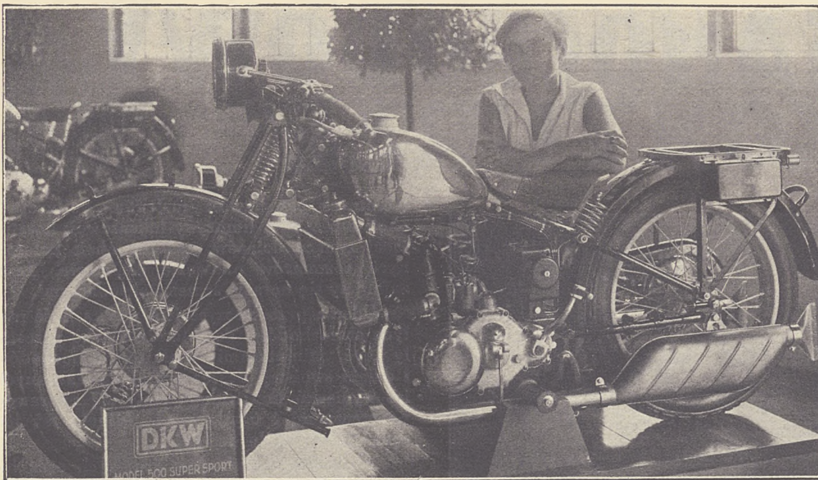
Na samym wstępie rzuca się w oczy pokaźne stoisko firmy Brzeskiauto, która wystawia ostatnie modele Fiata i Minerwy. Uwagę zwraca przedewszystkiem duża, stukonna Minerwa, skarosowana jako siedmioosobowy kabrjolet turystyczny, we własnych zakładach w Poznaniu. Prócz tego widzimy tam cały szereg innych modeli Fiata i Minerwy, m. in. Fiat 525 S — zdobywca pierwszej nagrody w ostatnim rajdzie A. P. w kategorji wozów turystycznych, również z własną, krajową karoserją. Brzeskiauto wystawia również — na oddzielnem stoisku — doskonałe samochody ciężarowe International, cieszące się u nas wielkiem wzięciem.

Na następnem stoisku wystawia Biała Podlaska szereg skarosowanych przez się samochodów. Ogólny podziw budzi wspaniały Chrysler 77, skarosowany z niewiarygodnym luksusem.

Przechodzimy dalej. Oto stoisko Ford Motor Co. Widzimy szereg pięknych limuzyn i wozów otwartych, przedewszystkiem zaś wytworny roadster-kabrjolet, pod żadnym względem nie ustępujący najprzedniejszym markom.



Kabrjolet Horch 8-miocylindrowy skarosowany przez Stocznię Gdańską.



Motocykl DKW Super-Sport 750 ccm z wodnem chłodzeniem.

Uwagę zwraca „stand“ Horcha. Fabryka ta wystawia dwie limuzyny z krajowemi karoserjami oraz wspaniały kabrjolet, skarosowany przez Stocznię Gdańską.

W dalszym ciągu oglądamy angielskie samochody Hillmann i Humber, doskonałe, choć na rynku polskim jeszcze dość słabo zaprowadzone.

Z samochodów najdroższych wystawiają w Wieży Górnośląskiej Avions-Voisin i Saint-Didier. Podziw wzbudzają zwłaszcza smukłe, rasowe limuzyny Voisin.

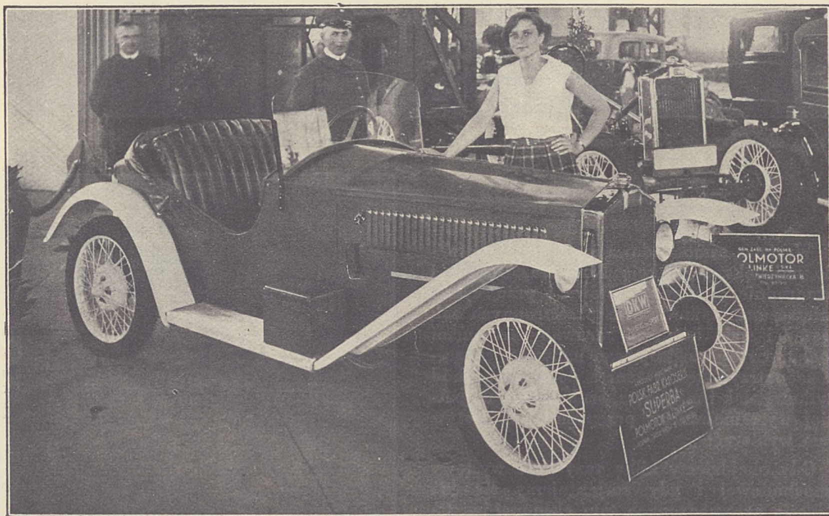
Bardzo licznie obesłany jest dział małych samochodów.

Na stoisku BMW zainteresowanie budzą limuzynki i roadstery, tanie, nadzwyczaj oszczędne w użyciu, a przytem bardzo wygodne i wcale ładne. Na wolnem powietrzu, przed Wieżą Górnośląską widzimy również taką limuzynkę BMW, umieszczoną w maleńkim garażu z blachy falistej.

Jeszcze ładniejszą linją odznaczają się samochody Singer, zwłaszcza zaś modele sportowe, które, prócz tego, osiągają znaczne szybkości. Singer wystawia na swem stoisku również większe modele sześciocylindrowe.

Ogólnie podobają się eksponaty Stoewera, który wystawia majestatyczną, reprezentacyjną limuzynę siedmioosobową oraz wspaniały kabrjolet Gigant 80.

W wieży Górnośląskiej wystawia również Peugeot. Najciekawszym jego eksponatem jest mały samochodzik „5“, który również zalicza się do wozów najtańszych, a przytem doskonałych.



Model wyścigowo-sportowy DKW osiąga z łatwością szybkość ponad 100 klm na godzinę.

Jedną z sensacyj Salonu jest stoisko DKW. Oddawna już oczekiwano z dużem zainteresowaniem pojawienia się nowej kreacji DKW: modeli czterocylindrowych. Wystawiona limuzyna tego typu jest naprawdę ładna, tania, konstrukcyjnie zaś przypomina dotychczasowy model dwucylindrowy i zasługuje na to samo zaufanie, jakiem cieszą się tak popularne „dekawejki“ na rynku polskim.

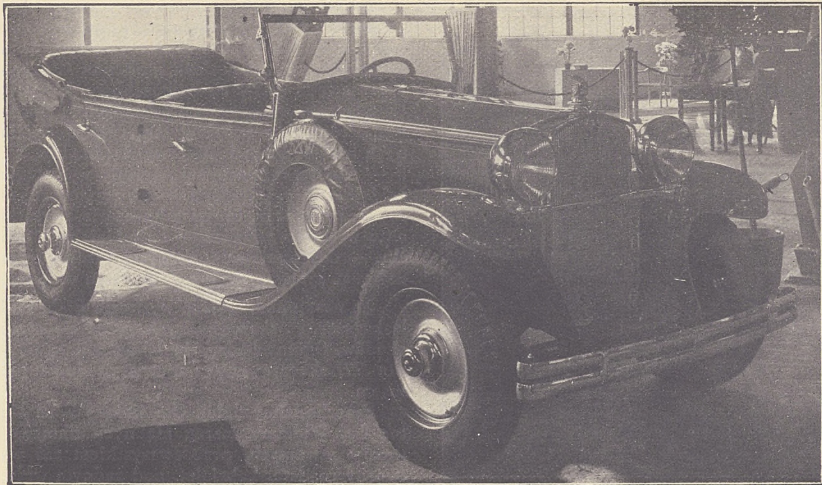
Każdego sportowca pociągnie inny produkt DKW: model sportowy. Piękne wykończenie, rasowa linja, szybkość ponad 100 klm. i niezwykle przystępna cena — oto cechy tego modelu, który jest pierwszym popularnym samochodem wyścigowo-sportowym, dostępnym dla ludzi o stosunkowo bardzo małej zdolności nabywczej.

Oddzielne stoisko zajmują motocykle D. K. W. Uwagę zwracają szczególnie zgrabne modele Super-Sport 750 ccm. Ważną inowacją, interesującą fachowców jest normalna, rurkowa chłodnica termosyfoniczna, w jaką zaopatrzone są te modele.

Obok: stoiska jednych z najlepszych motocykli świata: BMW. Potężne maszyny wyścigowe, turystyczne, sportowe, zgrabne przyczepki, oto eksponaty bawarskiej fabryki. Na zakończenie: szlagier. Kurzem pokryta maszyna, na której mistrz świata, Henne, zdobył światowy rekord szybkości, prawie 200 klm na godzinę. Maszyna ta posiada silnik oraz wszelkie armatury szczelnie okryte maską, podobnie, jak w samochodach.

Nakoniec kilka jeszcze uwag o zewnętrznym wyglądzie stoisk samochodowych. Przedewszystkiem stwierdzić należy, że zagranicą, na wielkich Salonach europejskich oddawna już przyjęto system jednakowego odznaczania „standów“. Wszystkie tablice są jednakowe i uszeregowane w jedną linję, zaś firma wypisana jednakowemi literami. Na Komturze różnorodność tablic jeszcze bardziej utrudnia orjentację i potęguje wrażenie chaosu. Z drugiej strony, widać stosunkowo mało inicjatywy prywatnej w dziedzinie pięknego i estetycznego urządzenia stoisk. Przeważnie wystawcy operują przestarzałemi, przedpotopowemi sposobami eksponowania.

Przechodzimy do następnej hali: dawnej elektrotechnicznej z czasów P. W. K.



Fiat 525 N, skar sowany w firmie Brzeskiauto — zwycięzca ostatniego rajdu A. P.

Zamknięcie Wystawy Samochodowej na M. W. K. K.

Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych Ziem Zachodnich komunikuje niniejszem wszystkim zainteresowanym, że salon samochodowy na M. W. K. T. zostanie zamknięty w dniu 21. bm., o ile Dyrekcji Wystawy nie uda się otrzymać przedłużenia od Międzynarodowego Biura Konstruktorów Samochodowych w Paryżu, które reguluje czas trwania wszelkich wystaw samochodowych na całym świecie.

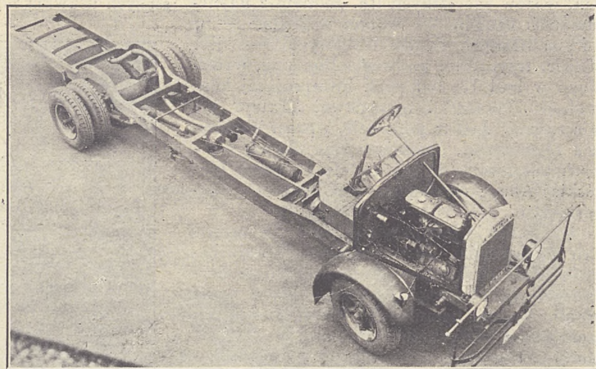
Cztero-, czy sześciocylindrówka?

Spór techników, zwolenników silników sześciocylindrowych i czterocylindrowych, trwa w praktyce wciąż jeszcze, jakkolwiek nauka rozstrzygnęła go już, dawno. Jest bowiem dziś już rzeczą technicznie ustaloną i wypróbowaną, że silnik sześciocylindrowy wykazuje pewne ujemne strony, które poniżej wyjaśnimy, dzięki czemu w kalkulacji ekonomiczności stosuje go się dopiero tam, gdzie z innych względów silnik czterocylindrowy wykazywałby już przy powiększeniu momenty niekorzystne. Dla wozów ciężarowych momentem krytycznym jest moc efektywna ca. 100 KM., powyżej której zaczyna się kalkulować silnik sześciocylindrowy.

Zasadę tę, aby korzystać z nauk obecnej wystawy komunikacyjnej, w najczystszej formie zastosowano przy konstrukcji wozów ciężarowych „Vomag". Widzimy bowiem. że z wystawionych dwóch podwozi ciężarowych jedno jest uposażone w silnik czterocylindrowy, drugie w silnik sześciocylindrowy, przyczem pierwszy wykazuje moc efektywną 70/80 KM., drugi 100 KM. Racje techniczne tych konstrukcyj są bardzo słuszne:

Przedewszystkiem silnik czterocylindrowy wykazuje bez porównania wyższą sprawność termiczną, a więc praktycznie mniejsze zużycie paliwa przy pełnej wydajności. Polega to w pierwszem rzędzie na tem, że silnik sześciocylindrowy posiada w głowicy większą powierzchnię chłodzoną, niż silnik czterocylindrowy, problem zaś chłodzenia polega nie na tem, by ochłodzić cylindry jak najbardziej, t. zn. utrzymać ją na temperaturze najniższej absolutnie, lecz na tem, by możliwie jak najrówniej utrzymać najkorzystniejszą temperaturę pracy. Otóż przy silniku sześciocylindrowym dzięki dużej powierzchni chłodzenia wahania temperatury między punktem najwyższym, a najniższym w okresie czterech taktów pracy są stosunkowo większe, skutkiem czego wyrównywanie ich dokonywuje się kosztem paliwa. Jednakże przy powiększaniu siły motoru dochodzimy do punktu, w którym korzyści te zaczynają ginąć wskutek trudności innego rodzaju. Mianowicie powiększanie litrażu wymagałoby nadmiernego powiększania cylindra, a w konsekwencji zbyt ciężkiej konstrukcji bloku, przyczem ukształtowałby się niekorzystnie stosunek skoku do przekroju cylindra i powiększyłaby się niewspółmiernie waga wszystkich części oscylujących. Wskutek tego w punkcie tym ekonomiczniejszą jest strata na sprawności termicznej, za cenę większych w tym momencie udogodnień konstrukcyjnych. Punktem tym, jak już wspominaliśmy, jest siła efektywna 90—100 KM. dla wozów ciężarowych. Dla szybkoobrotowych silników osobowych punkt ten jest inny, gdyż przy dużych obrotach niedogodności, wynikające z bezwładu masy części oscylujących o wiele rychłej dają się we znaki. Tutaj granica znajduje się przy sile ca. 45 KM (Ford).

Przy tej okazji należałoby wspomnieć jeszcze o innym szczególe. Mianowicie wskutek intensywnej, a nieco snobistycznej propagandy za silnikiem sześciocylindrowym w kołach automobilistów zakorzeniła się opinja. iż silnik czterocylindrowy jest gorzej wyrównany, niż tamten, i przez to łatwiej ulega szkodliwym wibracjom. Opinja ta nie jest słuszna. W istocie bowiem cała kwestja polega nie na konstrukcji, lecz na fabrykacji odpowiednio starannej. Przy precyzyjnem bowiem zrównoważeniu wałów korbowych, korbowodów i tłoków silnik czterocylindrowy pracuje równie bezwibracyjnie, jak prawidłowo wyrównany silnik sześciocylindrowy, a znacznie lepiej, niż szóstka przy wyrównaniu nieco niedbałem. do czego niestety liczne fabryki, w nadziei zmniejszenia kosztów produkcji, skłaniają się dość łatwo.



Podwozie autobusowe „Vomag" OV z silnikiem czterocylindrowym.
nw 2157

Rozważania te są szczególnie aktualne w momencie obecnym, kiedy świat automobilowy coraz bardziej odwraca uwagę od „rasowej" konstrukcji technicznej wozów, i punkt ciężkości przesuwa się na momenty ekonomji i sprawności. w każdym razie, jeżeli chodzi o wozy użytkowe, które dziś w automobiliźmie odgrywają rolę bezwzględnie dominującą.

TRZYOSIÓWKI

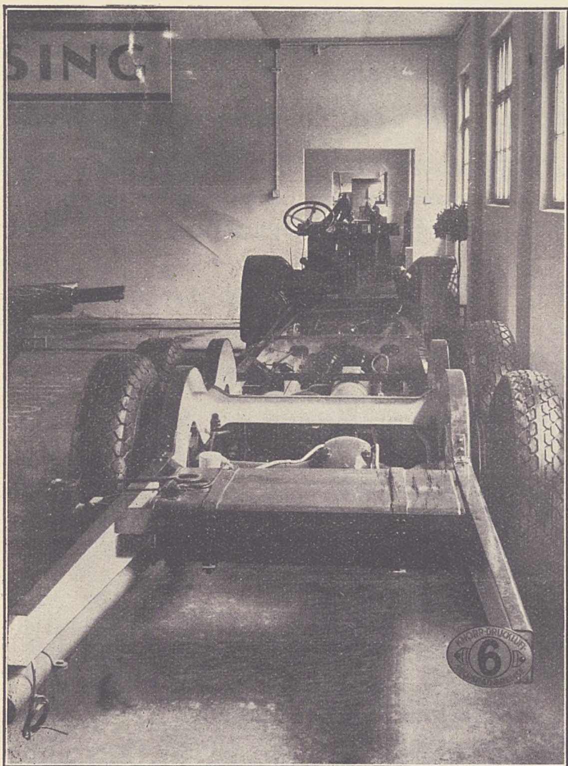
Już pierwsze dni Międzynarodowej Wystawy Komunikacyjno - Turystycznej przyniosły oczywiste potwierdzenie dla wypowiadanej już niejednokrotnie przez nas opinji, że na naszym rynku samochodowym wzmożony, a kryzysem pieniężnym, zniekształcony popyt na trakcję motorową ujawnia się w najsilniejszej mierze w dziale wozów użytkowych, a więc ciężarówek, wozów specjalnych itd. Jednym z najciekawszych eksponatów w tym względzie — w szeregu licznych bardzo ciekawych — jest wielkie, trzyosiowe podwozie Buessing, wystawione w hali 13, tuż obok interesującej konstrukcji „Vomag" i trzyosiowej „Tatry" już nam znanej. Jest to podwozie, wprost imponujące rozmiarami, nadające się dla największych autobusów. M in. wielkie autobusy berlińskiej Aboag chodzą na takich właśnie podwoziach.

Konstrukcja jest przystosowana we wszystkich szczegółach do pokonywania największych obciążeń i zapewnienia maksimum bezpieczeństwa. Szczególnie pieczołowicie opracowano system hamulców. Oprócz zwykłych hamulców z których ręczny działa na wał kardanowy, a nożny uruchamia hamulec pneumatyczny systemu „Knorr" o specjalnie dużych rezerwuarach, zastosowano bardzo ciekawą konstrukcję hamulca motorowego. Hamulec ten, uruchamiany przez drugą dźwignię ręczną, działa w ten sposób, że przez zmianę pracy zaworów wyłącza takty pracy silnika, a zmienia je na takty kompresji. Idea konstrukcyjna jest następująca: hamowanie silnikiem normalnie pracującym odbywa się w ten sposób, że przejściem na mały gaz silnik nie daje ilości obrotów, potrzebnych dla danej chyżości, i skutkiem tego hamuje bieg wozu. Pozostaje jednak zawsze jeszcze w każdym cylindrze jeden takt pracy, który zmniejszoną nawet eksplozją zawsze jeszcze działa, zmniejszając efekt hamowania. Otóż konstrukcja Buessinga wyłącza ten takt w sposób następujący: noski wiodące na wale noskowym są podwójne tak, że oprócz garbów normalnych noski zaworów ssących są ku tyłowi ścięte na równy obwód, natomiast na noskach zaworów wydechowych umieszczono ku tyłowi garb podwójny. Przez uruchomienie hamulca przesuwa się wał noskowy ku przodowi. Wówczas noski zaworów ssących usuwają się z pod popychaczy, tak, że zawory te są unieruchomione. Natomiast zawory wydechowe otwierają się przy takcie ssania, a zamykają się przy takcie wydechu, tak, że pozostaje tylko dwukrotny takt kompresji, co oczywiście efekt hamowania powiększa niesłychanie silnie, a przytem elastycznie i miękko.



Potężny autobus na trzyosiowem podwoziu Buessing.

Interesujący jest również system resorowania. Resory mianowicie nie są zawieszone ani oparte na strzemionach, lecz podwozie spoczywa na resorach półeliptycznych, spoczywających końcami na szerokich płaskach Resorowanie to działa w ten sposób, że jeżeli wóz jest naładowany niezbyt ciężko, wówczas resory są silniej wygięte, skutkiem czego opierają się na zewnętrznej krawędzi płasków. Łuk jest więc przez to dłuższy, a więc resorowanie elastyczniejsze. Przy silniejszem obciążeniu resor prostuje się, opiera się na całym płasku, a amortyzuje wstrząsy na wewnętrznych krawędziach płasków, przez co łuk staje się krótszy, a więc resor twardszy i odporniejszy.



Trzyosiowe podwozie Buessing z widocznym hamulcem pneumatycznym „Knorr".

Mechanizm napędowy jest również skonstruowany dość ciekawie. Mianowicie przy pomocy specjalnego rozrządu, umieszczonego mniejwięcej w połowie długości wozu, rozdziela się napęd na dwa wały kardanowe, które niezależnie od siebie oddają napęd przez dwa dyferencjały na poszczególne osie tylne. Uniknięto przez to t. zw. ostrołuku tarcia między obustronnemi parami kół tylnych osi.

Podwozia te są zaopatrzone w sześciocylindrowy silnik o sile 100/110 KM. przy ogólnej pojemności 11,78 litrów i należy do typu silników wolnoobrotowych, gdyż rozwija efektywną siłę już przy 1000—1200 obrotach na minutę. Ogólna długość podwozia wynosi 10,80 m., jednak wskutek znacznego kąta wychylenia kół podwozia ma to stosunkowo niewielki promień obrotu.

Wystawione również dwuosiówki, ciężarowa i autobusowa, wykazują tę samą staranność konstrukcyjną pod względem nośności i bezpieczeństwa. Uderza wszędzie silne przedymensjonowanie wszelkich części o znacznem obciążeniu. Są to konstrukcje wypróbowane, co zresztą udowadnia znaczne rozpowszechnienie wozów „Buessing" w całym świecie. Jak nas informował jeden z dyrektorów fabryki „Buessing", głównemi krajami eksportu zamorskiego tych wozów są kraje Centralnej i Południowej Ameryki, szczególnie tereny górzyste, o trudnych warunkach drogowych. Również w Turcji i Rosji Sowieckiej wozy te cieszą się dużą wziętością. W Poznaniu reprezentuje je firma „Polmotor".

Do czasu uruchomienia linij kolejowych — linje autobusowe

Na ostatniem posiedzeniu państwowej rady kolejowej, b. prezes dyrekcji PKP. we Lwowie, inż. Stanisław Rybicki, wystąpił ze szczegółowo umotywowanym pomysłem zaprowadzenia publicznego ruchu autobusowego na szlakach projektowanych linij kolejowych, jako tymczasowego środka komunikacyjnego. Umotywowanie tego projektu jest następujące: według umotywowania program rozbudowy sieci kolejowej, który wymaga około 2 miljardów złotych. jest ustalony od dwóch lat, lecz jego realizacja(zależna od uzyskania potrzebnych funduszów lub pożyczek zagranicznych) jest rzeczą niepewnej i prawdopodobnie dalekiej przyszłości. Dlatego też trzeba szukać pomocy w środkach prowizorycznych, jako takie, można uważać budowę dróg bitych zaprowadzenie publicznego ruchu autobusowego, przyczem należałoby trasę tych dróg tak poprowadzić, aby można z czasem po zdobyciu potrzebnych środków finansowych, zbudować na trasie drogi bitej, kolej żelazną. W wypadkach, gdy na szlaku projektowanej kolei już istnieje tylko częściowo droga bita, należałoby tę drogę uzupełnić, względnie należycie dla ruchu autobusowego przystosować i ruch autobusowy jak najrychlej zaprowadzić. Tego rodzaju prowizoryczne rozwiązanie nadaje się szczególnie dla linij kolejowych miejscowego znaczenia lub też dla wypełnienia luk w istniejącej sieci kolejowej. Od siebie dodamy, przedewszystkiem w Ameryce (Stany Zjednoczone A. P. i Brazylja), na kilku szlakach zaniechano budowy nowych linij kolejowych, natomiast przystąpiono do budowy dróg autobusowych. (p)

Korzystaj z rozwagą....

Niniejszą garstkę porad i wskazówek czerpiemy z obfitego skarbca doświadczeń naszego referenta wystawowego i podajemy je w przekonaniu, że spotkamy się z gorącą wdzięcznością wszystkich zainteresowanych, którzy i tak wszystko wiedzą lepiej.

Przedewszystkiem, kto ma zwiedzać wystawę? Oczywiście w pierwszym rzędzie panie, jako najbardziej zainteresowane w nowych modelach limuzyn, podróżach przed i poślubnych. Nie powinni natomiast chodzić ci wszyscy, którzy są z natury i usposobienia powołani do finansowania przedsięwzięć jak powyżej. Pod karę śmierci powinien być natomiast wstęp wzbroniony wszystkim fachowcom komunikacyjnym wszelkiego autoramentu, bo mogliby się przypadkowo czegoś nauczyć, a to wykraczałoby w sposób niedopuszczalny poza ramy naszego tradycyjnego wykształcenia domowego.

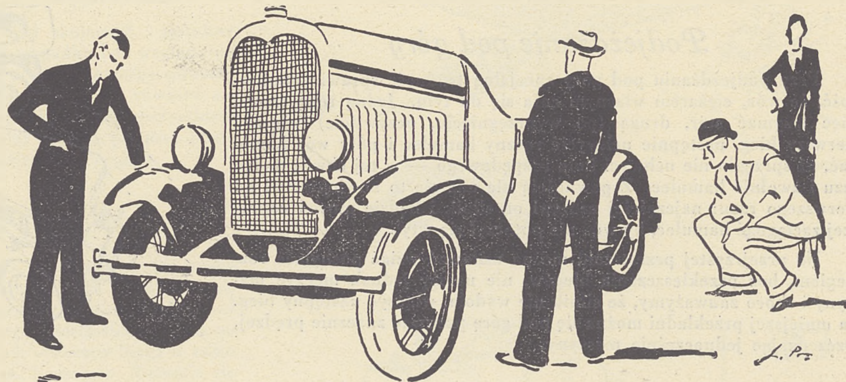
Co do wystawy samej, to licząc się z pewnem uświadomieniem P. T. Czytelników nie będziemy zaczynać od tego, że przed wejściem trzeba kupić bilet dla wszystkich członków rodziny, lecz zwrócimy uwagę, że wchodzenie na wystawę bez biletu lub w miejscach na ten cel nie przeznaczonych stanowiłoby duża przykrość dla kierownictwa wystawy, które mogłoby z tego powodu żywić słuszny i uzasadniony żal, co dla człowieka, subtelnie odczuwającego stanowi przykrość samo przez się.

Przy zwiedzaniu wystawy należy bezwarunkowo przestrzegać pewnych nakazów taktu i dobrego wychowania i nie żądać od personelu więcej, niż może dać. Dotyczy to przedewszystkiem kartek i papierów reklamowych, których nie należy zabierać więcej, niż 50 kilo a następnie uważać, aby papiery te symetrycznie porozkładać po drogach i ścieżkach, to z jednej strony podnosi estetyczne wrażenie terenów, z drugiej stanowi pożądaną kontrolę czystości, dając ponadto zajęcie bezrobotnym zamiataczom.

Nie przerywaj reprezentantom poszczególnych firm wykładu uwagami zbyt fachowemi, gdyż panowie ci i tak wiedzą dobrze, że motor dwucylindrowy jest dwutaktowym, a czterocylindrowy — czterotaktowym, a sześciocylindrowy — szczytem marzeń automobilisty. Domagajcie się natomiast bezwzględnie ścisłych odpowiedzi na kwestje żywotne naszego automobilizmu, np. ile kosztuje z wolnej ręki wóz używany danego typu, szczególnie, o ile wozy takie jeszcze nie są w handlu.

Nie tłumaczcie reprezentantowi firmy, że jego limuzyna jest ciężka i duszna, że torpedo nie daje komfortu i ochrony, a kabrjolet jest wogóle do niczego, bo jest zawsze otwarty, gdy deszcz zaczyna padać, a zamknięty, gdy nastaje pogoda, bo po pierwsze jestto prawda, a powtóre, i tak go nie przekonacie, więc poco mu robić przykrości.

Lśniące błotniki i szyby samochodów są przedewszystkiem przeznaczone dla uciechy i wygody zwiedzających, aby mieli co dotykać palcami. Jestto ważny czynnik osobistego kontaktu z automobilizmem, a pozatem będzie temu i owemu wdzięczny prokurator, gdyż ułatwi mu to skompletowanie archiwum daktyloskopijnego. Ludziom o zacięciu romantycznem zaleca się bardzo rysować na błotnikach swe inicjały na pamiątkę zwiedzenia wystawy (nie zapomnieć daty!). Przestrzegamy natomiast przed wycinaniem z opon kawałków gumy na obcasy, gdyż obróbka tego materjału jest dość żmudna.



Nie pytajcie nigdy, dlaczego na wystawie niema okazów komunikacyjnych tak wybitnych, jak np. szosa do Puszczykowa. Magistrat poznański ma wiele znacznie pilniejszych kłopotów, np. palmiarnię i stadjon.

W dziale łodzi podwodnych rozpytywanie się o fabrykaty polskie świadczyłoby o braku taktu i dobrego wychowania. W dziale silników samochodowych pytanie to świadczy o złym i złośliwym charakterze i jest dowodem zupełnego braku kultury. W pawilonie lotniczym nie należy również pytać o „latające trumny", gdyż w domu powieszonego nie mówi się o stryczku, choćby to nawet był stryczek już historyczny.

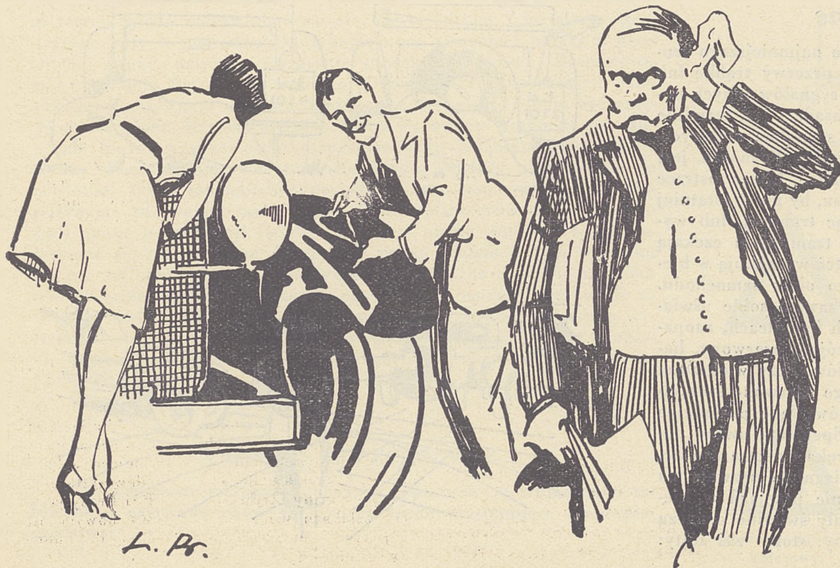
Lokomotyw i innych przedmiotów podobnie filigranowych nie zabierajcie dla dzieci do zabawy nawet wówczas, gdy nikt na nie nie uważa. Strasznie dużo z tem kłopotu.

Zwracamy w tem miejscu uwagę, że dział polski nie jest kompletny. Kto z przyrodzonej gruntowności zamierza zapoznać się z całokształtem, musi przejechać się jeszcze dodatkowo autobusem na linji Poznań — Kostrzyn, poszukawszy w Poznaniu dworca autobusowego, obejrzeć warszawskie koleje podmiejskie, zapłacić rachunek kuracyjny w Busku lub innej Krynicy. Będzie miał wówczas uczucia wzniosłe i szlachetne, albowiem przekona się, iż myślimy o tem, by przyszła generacja także jeszcze coś miała do roboty.

Do poduszki natomiast poleca się intensywną lekturę dzieła tak pomnikowego, jak taryfa celna. Zmory sennej nie należy po takiej lekturze obawiać się w żadnym razie, albowiem nasi urzędnicy celni są uprzejmi i sympatyczni nawet we śnie, natomiast z prawdziwem zbudowaniem zrozumiemy, dlaczego zdołaliśmy w automobiliźmie prześcignąć już nawet Syam i Peru i że z całą pewnością za lat dziesięć prześcigniemy Liberję.

Potem dla wprawy należy nabyć paszport za 100 złotych i napisawszy do wszystkich znajomych pocztówki pamiątkowe z Wystawy Komunikacyjnej (nie pomylić z Powszechną Wystawą Krajową, która, jak wiadomo, już jest zamknięta, choć widokówek nie sprzedano), udać się za biletem zniżkowym do domu.

Bywajcie więc. *(J. Jakże).*



Co należy wiedzieć o samochodzie

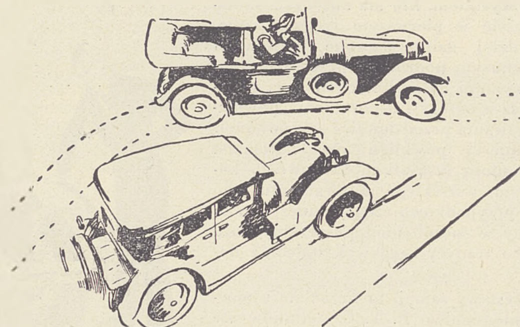
Elementarny kurs jazdy samochodowej

VII.

Podjeżdżanie pod góry

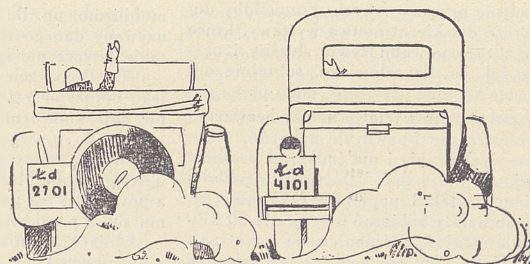
Przy podjeżdżaniu pod góry specjalną trudność sprawia okoliczność, że wóz, ciężarem własnym cofa się do tyłu. Jedną ręką trzeba więc trzymać ster, drugą (po wyprzęgnięciu, oczywiście) włączyć pierwszy bieg, następnie uchwycić ręczny hamulec i póty wóz hamować, aż sprzęgło nie uchwyci koła rozpędowego — w tej chwili dodać gazu i zwolnić hamulec. Z pewnością nie uda się to nowicjuszowi od pierwszego razu; najczęściej zadławi on silnik i będzie musiał coprędzej zaciągnąć hamulec, by wóz nie potoczył się wtył.

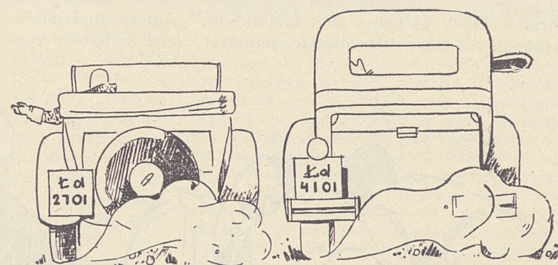
Na przejrzystej przestrzeni można usiłować wziąć pochyłość rozbiegiem, bez przekleszczania biegów, nie należy jednak męczyć maszyny i skoro zauważymy, że silnik nie wydoła, włączyć następny bieg. Na mniejszej przekładni można się pod górę posuwać znacznie prędzej, oszczędzając jednocześnie maszyny.



Ruch miejski

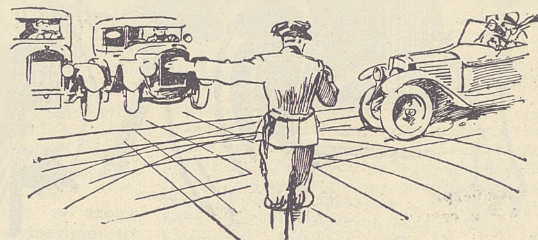
Przy jeździe po mieście jest zasadniczą koniecznością, by poznać dokładnie wszelkie obowiązujące w danym okręgu przepisy, tak, by każdej chwili wiedzieć, jak się w danej sytuacji zachować. Pamiętać należy, że kierowcy innych pojazdów na jezdni zdają się na to, że każdy zna przepisy i nie oczekują z tej strony niespodzianek. Podstawową regułą ruchu kołowego w większości państw świata jest: jechać prawą stroną, wymijać lewą stroną. W miastach nie wolno nigdy opuszczać prawej strony ulicy, czyniąc to, ponosi się pełną odpowiedzialność w razie wypadku, nawet niespowodowanego przez danego kierowcę. Wyjątek stanowią tu t. zw. ulice jednotorowe, w których posuwać się można na całej szerokości. Na zakrętach, skrzyżowaniach ulic, na placach, mostach i podprowadzeniach podziemnych, jak i na wszelkich nieprzejrzystych miejscach wymijanie jest zasadniczo niedozwolone. Przed skrzyżowaniami należy tak zmniejszyć szybkość, by móc zahamować na kilku metrach. Znalazłszy się na samem skrzyżowaniu należy dodać gazu, by szybko zrobić miejsce. Gdy na skrzyżowaniu dwóch ulic spotkają się dwa pojazdy, pierwszeństwo ma ten, który jedzie główniejszą ulicą.





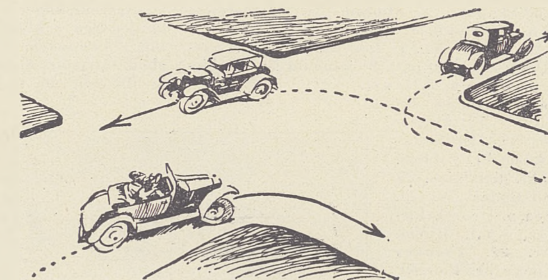
Znaki komunikacyjne

Należy zawsze dawać krótkie sygnały. Niema najmniejszego sensu, by na skrzyżowaniach jechać, naciskając bez przerwy trąbkę lub kontakt sygnału, gdyż w ten sposób nie słyszy się sygnałów innych pojazdów. Lepiej dać kilka krótkich znaków. W zasadzie jest wszelkie zbyteczne sygnalizowanie zarówno trąbką jak i sygnałem elektrycznym zakazane, w wielu zaś miastach między innemi w Poznaniu, jest używanie klaksonu elektrycznego wogóle zakazane. Chcąc ostrzec przechodnia czy cyklistę należy to uczynić zawczasu, by go w ostatniej chwili nie przerazić i zmieszać. Również mijając tramwaj, lub wyprzedzając go, należy dawać sygnały: często za tramwajem czekają przechodnie, by przejść na drugą stronę ulicy lub też wyskakują w biegu, najczęściej wprost pod koła przejeżdżającego obok samochodu. Jadąc bezpośrednio za innym pojazdem, należy zawsze sobie uświadomić jego zdolność hamowania: wozy o czterech hamulcach, zaopatrzone na lewym tylnym błotniku w specjalny trójkąt czerwony, hamują znacznie prędzej niż starsze typy samochodów. Przy większości nowoczesnych wozów znajduje się wtyle prócz tego czerwone światełko zapalające się z chwilą uruchomienia hamulców; nie posiadając tego urządzenia należy hamując podnieść rękę. Specjalną uwagę należy poświęcić znakom policjantów. Podniesiona ręka oznacza zawsze, we wszystkich państwach, „stop“, poziomo wyciągnięta zezwala na wjazd w danym kierunku, zamykając jednocześnie przejazd w kierunku odwrotnym. Tam, gdzie w użyciu są sygnały świetlne oznacza zawsze: zielony kolor wolny przejazd, czerwony: stop. zaś żółty: baczność i anonsuje zmianę kierunku jazdy.



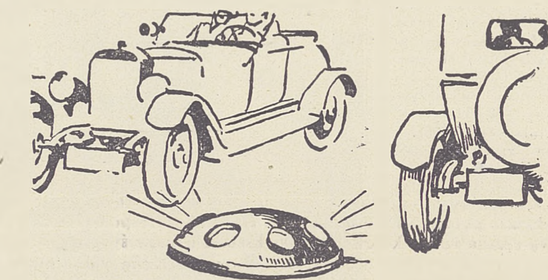
Zachowanie się w razie wypadku

Mając nieszczęście przejechać kogoś, albo skaleczyć, jesteśmy prawnie zobowiązani zatroszczyć się o ofiarę wypadku bez względu na to, kto ponosi winę. Należy się zatrzymać i w razie potrzeby odwieźć ofiarę do najbliższego lekarza wzgl. szpitala. Nie należy również zaniedbać zanotowania dwóch świadków wypadku. Przedewszystkiem zapamiętać sobie należy najważniejszą regułę: gdy się podczas jazdy ma uczucie, że się coś ryzykuje, wówczas jedzie się za szybko.



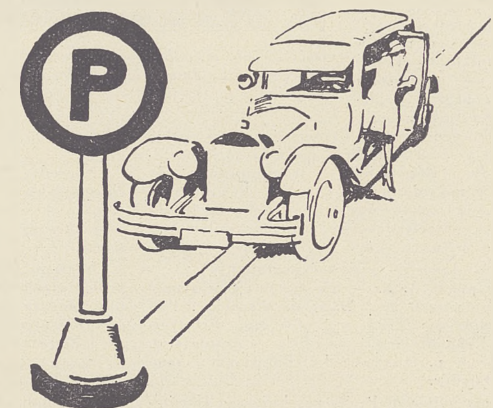
Parkowanie

W miastach wolno zasadniczo podjeżdżać tylko pod prawą stronę ulicy, i to tuż przy krawężniku. Opuszczając wóz ma się obowiązek odstawić motor, zaciągnąć hamulec i zabezpieczyć samochód przed uruchomieniem przez niepowołane ręce. Przy pozostawieniu wozu na pochyłości jest wskazane włączyć pierwszy lub wsteczny bieg; w razie zwolnienia hamulca przez np. dzieci, działa to hamująco. Rozumie się samo przez się, że nie można samochodu zostawić przed wjazdem do bram. W większych miastach istnieje również zakaz parkowania na ruchliwych ulicach w pewnych godzinach. Specjalne place parkingowe oznaczone są okrągłą tablicą z literą „P“.



Jazda na wolnej przestrzeni

Zdarzają się w czasie jazdy od czasu do czasu drobne nieregularności, które — choć same przez się nie groźne — łatwo mogą w pierwszej chwili zmieszać nieobeznanego z niemi nowicjusza. Z tego powodu nie należy początkowo rozwijać zbyt wielkiej szybkości nawet tam, gdzie to jest dozwolone. Gdy wóz naprzykład „zarzuci“ nam po raz pierwszy w tempie 35 km., to choć stracimy ułamek sekundy na zorjentowanie się w sytuacji, nic się złego nie stanie, to samo jednak zjawisko w tempie 80 km. może spowodować najstraszniejszą katastrofę. Gdy raz poznamy uczucie „zarzucenia wozu“, to za następnym razem będziemy już wiedzieli co należy czynić.



Jazdy nocą

Jazda nocą jest wielką przyjemnością, lecz tylko wówczas, gdy się posiada dobre reflektory, w przeciwnym razie jest ona męcząca. Z tego względu należy dbać zawsze, by reflektory i instalacja elektryczna były w porządku. Spotykając nocą samochód jadący z przeciwnej strony, należy niezwłocznie zredukować światło. Brawurowanie i czekanie, by partner zrobił to pierwszy, jest wykroczeniem przeciwko prymitywnym zasadom uprzejmości drogowej i winno być energicznie tępione. Bardzo wielki procent wypadków przypada na oślepienie kierowcy przez reflektory samochodu jadącego z przeciwnej strony. Pozostawiając wóz nocą na drodze należy nieodzownie go oświetlić. Wiele samochodów posiada w tym celu specjalne światła pozycyjne zużywające mało prądu. Wiele reflektorów działa oślepiająco nawet po redukcji światła. Wówczas niema innej rady, jak zatrzymać się i przeczekać. Znakomite usługi oddaje w tym wypadku boczny reflektor t. zw. poszukiwacz, który można nastawić na kilka metrów przed kołami i spokojnie posuwać się naprzód. Doskonałe są również szybki ochronne z kolorowego szkła. Najbardziej silnie występuje zjawisko oświetlania, gdy przednia szyba pokryta jest kroplami deszczu: wówczas należy unieść górny element szyby by przez powstałą szparę móc obserwować drogę.

Tablice ostrzegawcze

Niebezpieczne miejsca na drogach oznaczone są trójkątnemi tablicami z czerwoną obwódką, oznaczającemi następujące niebezpieczeństwa:


Zakręt


Skrzyżowanie


Garb poprzeczny


Strzeżony przejazd kolejowy


Niestrzeżony przejazd kolejowy.


Baczność

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

W ub. wtorek wieczorem zebrała się komisja techniczna rajdu międzynarodowego Automobilklubu Polski, która ustaliła następującą klasyfikację wozów:

Kategorja wozów popularnych: 1) Ford Nr. 1 kierowcy pp. Piotrowski i Bitny-Szlachto 65,63 pkt. dodatnich, 2) Citroën Nr. 5 kierowca p. Dzierliński 60,19 pkt., 3) Ford Nr. 2 kierowca p. Kurec 32,48 pkt., 4) Citroën Nr. 3 kierowca p. Widawski 16,20 pkt. ujemnych.

Kategorja wozów turystycznych: 1) Fiat Nr. 14 kierowca p. Rahnenfeld 60,31 pkt. dodatnich, 2) Hudson Nr. 10, kierowca p. Krzeczkowski, 39,88 pkt., 3) Hudson Nr. 9, kierowca p. Rychter, 35,61 pkt., 4) De Soto Nr. 11, kierowca p. Krawczyk, 33,54 pkt., 5) Hudson Nr. 8, kierowca p. Hahn, 30,63 pkt., 6) Renault Nr. 17, kierowca p. Garfield, 6,59 pkt., 7) Renault Nr. 18, kierowca p. Quatescus 6,30 pkt., 8) Renauld Nr. 19, kierowca p. Dumont, 3,11 pkt.

Kategorja wozów luksusowych: 1) Austro-Daimler Nr. 24, kierowca p. Adam hr. Potocki, 47,10 pkt. dodatnich, 2) Austro-Daimler Nr. 23, kierowca p. Henryk Liefeldt, 46,69 pkt., 3) Voisin Nr. 22, kierowca p. Maurycy hr. Potocki, 25,83 pkt., 4) Delage Nr. 20, kierowcy pp. Żochowski i Marechalle, 21,13 pkt., 5) Lancia Nr. 21, kierowca p. Kwiatkowski, 2,41 pkt. ujemnych.

Zespołowo zwyciężyły Hudsony. W klasyfikacji klubowej pierwsze miejsce zdobył zespół Automobilklubu Polski. Nagrodę p. ministra spraw wojskowych za największą regularność zdobył p. Dzierliński na Citroën Nr. 5. Poza tem zwycięzcy otrzymali złote, srebrne i bronzowe puhary, oraz szereg nagród fabrycznych.

Tego samego dnia w Automobilklubie Polski odbyła się uroczystość rozdania nagród i plakiet uczestnikom międzynarodowego rajdu. Przemówienia — pełne swady — prezesa A. P. hr. Raczyńskiego i komandora rajdu p. Regulskiego — transmitowane były zapomocą mikrofonu przez radjo. Po rozdaniu nagród zebranie towarzyskie w pięknym lokalu klubowym przeciągnęło się w nader miłym nastroju do świtu.

Jury postanowiło przyznać nagrody:

Złoty puhar A. P. — dla zwycięzcy w grupie sam. popularnych pp.: Bitnemu-Szlachcie i Piotrowskiemu, sam. Ford; w grupie sam. turystycznych p. Rahnenfeldowi, sam. Fiat; w grupie sam. luksusowych p. Adamowi hr. Potockiemu, sam. Austro-Daimler.

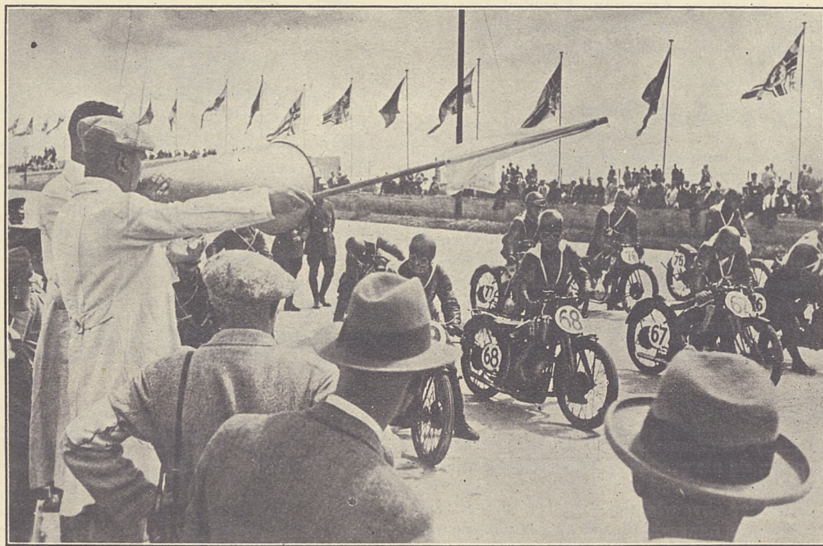
Srebrny puhar A. P. dla uzyskującego II miejsce w klasyfikacji w grupie sam. popularnych p. Dzierlińskiemu, sam. Citroën; w grupie sam. turystycznych p. Krzeczkowskiemu, sam. Hudson; w grupie sam. luksusowych p. Liefeldtowi, sam. Austro-Daimler.

Bronzowy puhar A. P. — dla uzyskującego III miejsce w klasyfikacji w grupie sam. popularnych p. Kurecowi, sam. Ford; w grupie sam. turystycznych p. Rychterowi, sam. Hudson; w grupie sam. luksusowych p. Maurycemu hr. Potockiemu, sam. Voisin.

Nagrodę m. st. Warszawy dla zespołu fabrycznego firmie „Austro Service" w Warszawie. (Zespół składał się z pp. Stanisława Hahna, Witolda Rychtera i Wacława Krzeczkowskiego.)

Nagrodę p. ministra spraw wojskowych za regularność jazdy p. Euzebjuszowi Dzierlińskiemu, sam. Citroën — po raz drugi i ostateczny.

Nagrodę ministra robót publicznych (przechodnia) za najlepsze rezultaty bez względu na próby szybkości — jury stawia wniosek o przyznanie jej (po raz drugi) p. Euzebjuszowi Dzierlińskiemu, sam. Citroën.



Dnia 29. ub. m. odbyły się na torze Nuerburg wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Niemiec Najlepszy czas dnia osiągnął kierowca angielski Walker na maszynie Rudge Whitworth, 500 ccm, jadąc z przeciętną 106,3 km/godz. Na rycinie widzimy start maszyn o pojemności 250 ccm.

Nagrodę prezesa Automobilklubu Polski, ś. p. Stanisława Grodzkiego (przechodnia) dla jednego z klubów automobilowych uznanych lub afiljowanych, którego członek osiągnie najlepsze rezultaty, p. Adamowi hr. Potockiemu — dla krakowskiego Klubu automobilowego (po raz drugi).

Nagrodę prezesa komisji sportowej A. P., p. Janusza Regulskiego dla zespołu klubowego Automobilklubowi Polski, zdobyta po raz trzeci i ostateczny przez zespół, składający się z pp.: Henryka Liefeldta, Wacława Krzeczkowskiego i Kazimierza Krawczyka.

Nagrodę komisji sportowej A. P. — dla członka jednego z klubów automobilowych uznanych lub afiljowanych, który prowadząc własny samochód, osiągnie najlepsze rezultaty, p. Adamowi hr. Potockiemu. sam. Austro-Daimler.

Nagroda łódzkiego Automobilklubu nie rozegrana.

Nagrodę „Złego losu" ofiarowaną przez komisję sportową A. P. dla kierowcy, którego spotykają największe przeciwności losu, a który mimo to rajd ukończy, p. Jerzemu Widawskiemu, sam. Citroën.

Nagrodę czasopisma „Auto" za osiągnięcie na próbie szybkości górskiej największej ilości punktów dodatnich, względnie najmniejszej ilości punktów ujemnych pp. Michałowi Bitnemu-Szlachcie i Piotrowskiemu, sam. Ford.

Nagrody komisji sportowej A. P. —dla mechaników, jadących na samochodach, których kierowcy otrzymali złoty puhar A. P. pp.: Januszowi Piotrowskiemu — gr. sam. popularnych, kierowca M. Bitny-Szlachta; Stefanowi Pronaszko — gr. sam. turystycznych, kierowca Z. Rahnenfeld; Szymaniakowi — gr. sam. luksusowych, kierowca A. hr. Potocki.

Nagrodę p. Maurycowej hr. Potockiej (przechodnia) za osiągnięcie największej przeciętnej szybkości, na wszystkich etapach i ukończenie rajdu — pp. Jerzemu Żochowskiemu i Marechalle, sam. Delage.

Nagrodę księcia Romana Sanguszki za osiągnięcie najlepszego czasu dnia na próbie szybkości górskiej — p. Henrykowi Liefeldtowi, sam. Austro-Daimler.

Nagrodę redakcji „Tygodnika Ilustrowanego" (przechodnia), dla kierowcy, który w trzech próbach szybkości, przewidzianych w regulaminie, zdobędzie najwyższą sumę punktów dodatnich i ukończy rajd — pp. Bitnemu-Szlachcie i Piotrowskiemu, sam. Ford.

Poza tem przyznano szereg cennych nagród, przeznaczonych przez liczne firmy, oraz rozdano plakiety złote, srebrne i bronzowe wraz z dyplomami.

* * *

W niedzielę, dnia 29 czerwca odbyły się drugie z rzędu automobilowe wyścigi na Colle della Maddalena, które wchodzą w skład górskich mistrzostw Europy.

Na trasie, liczącej około 67 km, odbyły się te emocjonujące zawody wśród wielkiego zainteresowania licznych widzów. Najlepszy czas osiągnął znakomity kierowca włoski, Nuvolari na Alfa Romeo, a mianowicie 38:21,4 i w ten sposób poprawił dotychczasowy rekord na tej trasie o 10 minut (!). Jego średnia szybkość wynosiła 103,770 km. Znany automobilista w środkowej Europie, Carraciola, na Mercedes-Benz uzyskał rekord w klasie wozów sportowych ponad 1 500 ccm.

Szczegółowe wyniki są następujące:

Wozy wyścigowe o litrażu ponad 1 100 ccm: Nuvolari (Alfa Romeo) czas 38:21,14 (rekord); Fagioli (Maserati) 39:25; Arcangeli (Alfa Romeo) 40:43; Pastore (Maserati) 41:05; Sartorio (Maserati) 42:57,5.

Wozy wyścigowe o litrażu do 1 100 ccm: Clerici (Salmson) 48:55 (rekord); Moradei (Salmson) 48:56,4.

Wozy sportowe o litrażu ponad 1 500 ccm: Caracciolo (Mercedes) 41:24,2 (rekord); Piombetti (Bugatti) 42:30,8; Campari (Alfa Romeo) 42:44; Canavesi (Alfa Romeo) 42:48.

W kategorji od 1 100 do 1 500 ccm: Ciena (Alfa Romeo) 44:43 (rekord), zaś do 1 100 ccm: Maret (Salmson) 48:23.

Wozy turystyczne reprezentowały 5 Fiatów 514. Gilena (Fiat 514) 49:38.

Drugi wyścig górski o mistrzostwo Europy, aczkolwiek jego trasa miejscami prowadziła do 1 000 mtr ponad poziom morza, nie odpowiada właściwie ściśle warunkom tego rodzaju konkurencji. O ile jednak pierwszy wyścig o mistrzostwo Europy Zbrasław — Jilovisztе był wyścigiem kilometru z rozbiegu, to znowu tutaj na 66,5 km było aż 40 km drogi równej, prostej, gdzie kierowcy mogli rozwinąć szybkość do 150 km. Dopiero druga część wyścigu o długości około 26 km stanowiła idealne „parcours" dla wyścigu górskiego. Był to więc swego rodzaju wyścig mieszany, gdzie ze wzniesienia Cuneo (543 m ponad poziomem morza) dochodziło się do 1 996 m. (Colle della Maddalena) — różnica więc poziomu wynosiła 1 453 m. Ale oprócz tej różnicy poziomu liczne krzywizny stawiały kierowcom niezwykle ciężkie wymagania. To też nie obeszło się bez wypadków; wóz bowiem „Bugatti" kierowcy Avanateo zarzucił, przytłaczając swym ciężarem kierowcę i mechanika, ten ostatni wyszedł szczęśliwie, natomiast Avanateo został odwieziony do szpitala w groźnym stanie.

Wyścigi motocyklowe w Niemczech cieszą się triumfem Nuvolariego i Carraciolli, którzy wobec bardzo licznej publiczności, w tem i następcy tronu włoskiego wraz z małżonką, mogli wykazać swą niezwykłą technikę i zimną krew. Tu dodać należy, iż z głośnych kierowców wycofać się musiał Stuck (Austro-Daimler) z powodu defektu motoru, podobnie jak i Szwajcar Pedrazzini („Cord") oraz Varzi.

* * *

Wyścigi motocyklowe w Niemczech cieszą się niezwykłą popularnością, nietylko w sferach sportowych, lecz również u publiczności. Objawem te-

go silnego zainteresowania jest fakt, iż niedzielnemu wyścigowi o Wielką Nagrodę Niemiec, odbywającemu się na torze Nuerburg, przypatrywało się około 50 000 ludzi. Ta, jak na nasze stosunki imponująca cyfra, wydaje się dziennikom niemieckim jeszcze zbyt nisk ą, biadają też oni nad zmniejszającem się zainteresowaniem publiczności.

Mimo silnej konkurencji niemieckiej przy udziale najlepszych kierowców krajowych i zagranicznych byle tylko swoim fabrykantom zapewnić zwycięstwo, wyścig stał pod znakiem przygniatającej przewagi Anglików, którzy ponownie udowodnili, iż supremacja w motocykliźmie należy bezspornie do synów Albionu. Najgoretsza walka rozegrała się w klasie półlitrowej, gdzie zwycięzca Walker na maszynie „Rudge Whitworth" uzyskał nienotowaną dotychczas na trudnym torze przeciętną szybkość 106,3 km i to na przestrzeni 15 okrążeń, czyli 425,5 km, którą przejechał w czasie 3.59.23.

Wyścig rozegrał się w 4 klasach: 250, 350, 500, oraz 1 000 ccm. Anglicy techniką, oraz taktyką wyścigu zaimponowali publiczności. Ich brawurowa jazda, umiejętne wykorzystanie każdego odcinka trasy, wszystko to walory, które pozwalały zgóry z całą pewnością twierdzić, iż Anglicy w tej najpoważniejszej imprezie motocyklowej Niemiec wyjdą zwycięzcami.

Szczególny pech prześladował znaną markę „BMW". Jeden z najlepszych kierowców tego teamu Zuendorff wogóle z miejsca nie ruszył, ponieważ na samym starcie odmówiła sprężarka. Drugi kierowca Gall utrzymał się w pierwszem okrążeniu, osiągając chyżość 106 klm., by po upływie półtorej godziny z powodu upadku oraz złamania nogi wycofać się z zawodów. Słynny Soenius trzymał się dzielnie do 12 okrążeń, musiał jednak z powodu defektów hamulca odstąpić. Jedyne zwycięstwo, jakie BMW odniosły to pierwsze miejsce w klasie 1 000 ccm przez Wiesego w czasie 4:16:06, a zatem o 17 minut gorszem, aniżeli zwycięzcy Walkera w kategorji o połowę słabszej.

Wyniki szczegółowe są następujące: Klasa A. do 250 ccm — 13 okrążeń 367 km 900 mtr. pierwszy Grabtree na „Bayliss-Thomas" 3:54:26, przeciętna około 94 km/godz.; drugi Longmann na „O. K. Supreme", trzeci Mellors na „New Imperial", wszyscy z Anglji.

Klasa B. do 350 ccm, 14 okr. 396 km 200 mtr. Pierwszy Guthrie (Anglja) na AJS. 4:02:53, przeciętna 98 km/godz.; drugi Ley na „Triumphe", trzeci Kuerten na „Tornax".

Klasa 500 ccm Walker na „Rudge Whitworth" czas rekordowy 3:59:23, drugi Woods na „Norton", przeciętna 106 km/godz.; trzeci Tyrell Smith zwycięzca angielskiego „Tourist Trophy" na „Rudge Whitworth", przeciętna 103 i pół km.; czwarte miejsce zajął Bullus Anglik na niemieckiej maszynie „NSU", wzorowanej zupełnie na „Nortonie" uzyskał 103 km.

W klasie do 1 000 ccm Wiese na „BMW" 4:16:06, drugi Giggenbach na NSU, przeciętna 4:22:26, trzeci Weyres na „Harley Davidson" 4:41:17.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Samochód zmiażdżony przez dwa tramwaje). Niezwykle groźna katastrofa wydarzyła się w poniedziałek rano na Chwaliszewie. Przebieg tej katastrofy był tego rodzaju: Od Mostu Chrobrego jechał tramwaj, a z drugiej strony nadjeżdżał tramwaj od strony Mostu Chwaliszewskiego. W tym momencie na Chwaliszewie, gdzie ulica robi pewien zakręt, jechał w kierunku Śródki samochód firmy Krzymański (Patrona Jackowskiego).

Nagle z zakrętu od strony Śródki wynurzył się tramwaj i wpadł na samochód wymijający tramwaj, — jadący od strony Mostu Chwaliszewskiego. Samochód został doszczętnie rozbity, uszkodzone też zostały obydwa tramwaje. Wskutek nagłego zahamowania i zderzenia wozy tramwajowe wypadły z szyn. Przy groźnej tej katastrofie obyło się na szczęście bez ofiar w ludziach.

KÓRNIK. (Rozbity samochód na drodze). Na szosie Kórnik—Środa znaleziono rano rozbity o drzewo przydrożne samochód. Ponieważ w pobliżu rozbitego auta nie było nikogo, nie zdołano ustalić ani przyczyny katastrofy, ani też, czy były ofiary w ludziach.

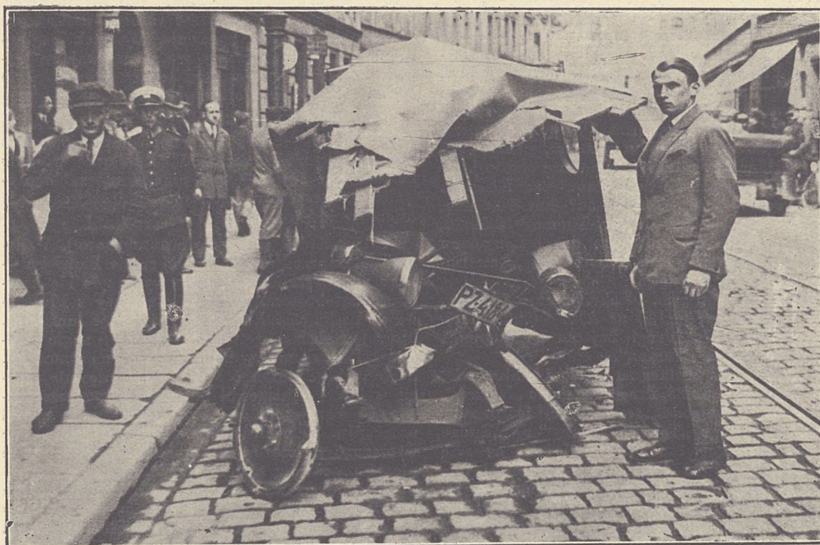
PIOTRKÓW. (Katastrofa autobusowa). W poniedziałek przed południem na szosie Piotrków — Łask w pobliżu wsi Grawice wydarzyła się katastrofa autobusowa. Autobus zdążający z Piotrkowa do Łaska chciał na drodze wyminąć furmankę, która jechała z przeciwnej strony. Koń nagle przestraszył się, skoczył w bok, wpadając na samochód. Szofer, chcąc uniknąć zderzenia, raptownie skręcił w bok i zahamował maszynę, tak nieszczęśliwie, że wóz wpadł do rowu. Rozległy się krzyki pasażerów. Z wielkiemi trudnościami udało się wyciągnąć pasażerów z autobusu. W rezultacie pięciu pasażerów zostało ciężko rannych.

Na miejsce wypadku przybyła komisja, która przeprowadziła dochodzenia. Rannych pasażerów między którymi znajduje się również sekretarz ambasady polskiej we Francji p. Stefański, przewieziono do szpitala w Piotrkowie, celem udzielenia pomocy lekarskiej. Autobus został poważnie uszkodzony, koń został zabity.

PRZEWORSK. (Wypadek autobusowy). Samochód, jadący z Jarosławia do Łańcuta, wjechał obok sądu powiatowego na słup telegraficzny, skutkiem czego szofer doznał silnych okaleczeń, zaś lżejszych jeden z podróżnych.

BOCHNIA. (Dwa wypadki autobusowe). Na drodze w Szarzowie, pow. bocheńskim, autobus, prowadzony przez Wojciecha Grucę, najechał na przechodzącego drogą Jana Kupacza, którego zabił na miejscu.

Dochodzenia wykazały, że winę wypadku ponosi Kubacz, który chciał przebiec drogę w momencie przejazdu autobusu.


Samochód reklamowy p. Krzymańskiego, który w poniedziałek rano na Chwaliszewie uległ zderzeniu z dwoma tramwajami.

Pod Bochnią autobus prowadzony przez Józefa Twardowskiego, uderzył wachlarzem w tylny wachlarz samochodu prowadzonego przez Pawła Twardowskiego.

14 pasażerów autobusów i czterech samochodu odniosło lekkie obrażenia cielesne. Obydwa pojazdy przewróciły się do przydrożnego rowu.

OPOLE. (Tragiczny korowód katastrof samochodowych). Na szosie obok Opola na Śląsku niemieckim szalał onegdaj „demon ruchu". Katastrofy automobilowe następowały jedna po drugiej. Serję wypadków rozpoczął autobus pocztowy, który jadąc przez wieś w dość szybkiem tempie przejechał kobietę. Szofer autobusu, lękając się lynczu ze strony włościan, zmienił kierunek jazdy i dając „gazu" zaczął uciekać.

W czasie tej ucieczki autobus na gwałtownym zakręcie zderzył się z autem, zdążającym w stronę Wrocławia. Skutki zderzenia były fatalne. Oba auta uległy zupełnemu zniszczeniu, a pasażerowie odnieśli szereg groźnych ran, również i kierowca autobusu odniósł poważne obrażenia.

Na miejsce wypadku przybyli mieszkańcy okolicznych wiosek. Z pod szczątków wozów zaczęto wydobywać ciężko rannych i zaalarmowano telefonicznie gotowia ratunkowe w Opolu.

Demon ruchu dalej zbierał krwawy plon. Oto karetka pogotowia jadąc po rannych na miejsce katastrofy, zderzyła się z innym automobilem, i w tym wypadku auta uległy zniszczeniu, a pasażerowie odnieśli niebezpieczne rany.

Zaalarmowano ponownie pogotowie ratunkowe. Tym razem wysłano z Opola wóz sanitarny zaprzężony w konie i dopiero wóz ten dotarł szczęśliwie do obu miejsc zderzenia i zabrał rannych do szpitala w Opolu.

Z KRAJU

Złodzieje samochodowi

Onegdaj skradziono z pl. Bernardyńskiego pozostawiony tam przez właściciela p. Maciejewskiego samochód. Właściciel samochodu, który przybył na miejsce właśnie w chwili, gdy złodzieje zapuszczali motor, zawiadomił policję, dodając zarazem, że złodzieje niedaleko ujadą, ponieważ nie dadzą sobie rady z uszkodzoną skrzynką biegów. Istotnie, niedługo potem samochód ukradziony p. Maciejewskiemu zderzył się na Wałach Kr. Jadwigi z taksówką. Pomimo uszkodzeń, samochód zdołał odjechać, a na miejscu został tylko główny inicjator kradzieży, niejaki Lech Laboga, którego ujęła policja. Laboga był w czasie aresztowania zupełnie pijany. Ukradziony samochód został w kilka godzin później oddany w jednym z garaży poznańskich przez czterech nieznanych osobników którzy twierdzili, że czynią to na polecenie policji. Po oddaniu skradzionego samochodu, czterej osobnicy zbiegli.

Nowa placówka przemysłowo-handlowa

Reprezentacje światowej firmy samochodów Adler i Chrysler na Poznań i ziemie zachodni Polski przejął znany w kołach przemysłowych oby watel poznański p. Piotr Bręczewski wspólni z p. Józefem Kurczewskim i p. Wł. Hozakowskin jako siłą fachową. Lokale reprezentacyjne mieszczą się w własnym domu p. Bręczewskiego przy pl. Sapieżyńskim 2, wchód z głównej bramy. Ofi

cjalne ich otwarcie i poświęcenie odbyło się w ub. wtorek w godzinach przedpołudniowych. Uroczystego aktu poświęcenia dokonał ks. prob. Putz od św. Wojciecha w asyście ks. prob. Piotrowskiego z Bytynia i ks. prob. Koźlika z Dębca. Do licznie zgromadzonych uczestników uroczystości przemówił w serdecznych słowach ks. prob. Koźlik, życząc nowej placówce jak najpomyślniejszego rozwoju. Po tym uroczystym akcie właściciele przedsiębiorstwa podejmowali obecnych śniadaniem z iście staropolską gościnnością. Nowej placówce śle redakcja nasza życzenia „Szczęść Boże!" — Przy tej sposobności nadmienić wypada, że samochody firmy Chrysler cieszą się wszechświatową sławą i wytrzymują konkurencję pod każdym względem zwłaszcza pod względem trwałości. Dowodem tego fakt, że w ub. r. podczas jazdy non-stop na torze Avus koło Berlina Chrysler przebył rekordową ilość, bo 86 000 klm.

Podatek od autobusów w Toruniu

Na ostatniem swem posiedzeniu rada miejska miasta Torunia postanowiła pobierać od autobusów, kursujących na ulicach miasta opłatę za zużywanie dróg. Opłata wynosi miesięcznie od kilometra dla autobusów jednotonowych 8 groszy, dwutonowych 10 groszy i cięższych 12 groszy.

Odpowiedzialność właścicieli samochodów

Kontrola policyjna wykazuje stale (codziennie w 4 do 10 wypadkach), że taksówkami i autobusami kierują osoby albo nie posiadające wcale prawa jazdy, albo też t. zw. zielone prawa, uprawniające do kierowania tylko samochodami prywatnemi. Stanowi to przekroczenie przepisów o ruchu drogowym, które jest surowo karane włącznie do cofania praw jazdy.

Karom ulega nietylko osoba, kierująca pojazdem mechanicznym, ale również jego właściciel, który jest odpowiedzialny za posiadanie przez kierowcę właściwego prawa jazdy oraz za to, aby jego samochód nie był uruchamiany przez osobę do tego niepowołaną. Winni karani są grzywną do 1 000 złotych.

Niektórzy właściciele szczególnie taksówek nie zdają sobie sprawy z ciążącej na nich z tego tytułu odpowiedzialności i 1) nie dość dokładnie zabezpieczają swe samochody przed uruchomieniem ich przez osoby niepowołane (przez służbę pomocniczą lub osoby trzecie), przez co również narażają się na kradzież, względnie rozbicie samochodu, 2) albo też przyjmują na kierowców osoby nieposiadające odpowiednich, a więc czerwonych praw jazdy, gdyż tacy kierowcy przeważnie są tańsi. Dzieje się to szczególnie w nocy, gdy zainteresowani liczą na słabszą kontrolę.

W związku z tem kontrola nocna w stolicy będzie niebawem wzmocniona.

Autografy w autobusach

Ministerstwo Robót Publicznych wyjaśniło w okólniku, że wszystkie autobusy na terenie całego państwa winny z dniem 1 września r. b. zaopatrzyć się w t. zw. autografy — przyrządy rejestrujące podczas jazdy szybkość, przerwy w ruchu i czas przejazdu.

Autografy te muszą odpowiadać następującym warunkom, aby w każdej chwili można było sprawdzić, czy dopuszczalna szybkość nie była przekroczona, ustalenie wszystkich okoliczności jazdy, a mianowicie: osiągniętą w danym momencie szybkość, przerwy i czas przejazdu.

Aparaty, niewykazujące bezpośrednio osiągniętej szybkości w każdej chwili podczas jazdy w sposób pewny i łatwy do odczytania, bez potrzeby przeprowadzania obliczeń — nie będą dopuszczalne.

Wobec tego, że dotychczas używane aparaty wykazują tylko średnią szybkość, muszą one być przerobione i dostosowane do wymagań ministerstwa.

Po 1 września r. b. autobusy, niezaopatrzone w autografy, nie będą miały prawa kursowania.

Rozporządzenie o przeróbce autobusów

Jak wiadomo, z dniem 1 września rb. wchodzi w życie rozporządzenie p. ministra robót publicznych z dn. 17 stycznia r. ub. mocą którego wszystkie autobusy, ze względu na konieczności państwowe, muszą mieć drzwi z tyłu. Z tego powodu interesowani muszą do tego terminu przerobić wozy, o ile wozy te nie mają drzwi z tyłu.

W sprawie tej centralny Związek właścicieli autobusów rozpisał ankietę do wszystkich przedsiębiorstw autobusowych, na którą zaczęły już napływać odpowiedzi. Na 78 odpowiedzi uzyskanych z terenu woj. warszawskiego, 57 autobusów niema tylnych drzwi, przyczem najstarszy z nich przebiegł już 150 000 km., a najmłodszy 21 000 klm. Przeciętnie wypada, że autobus , nie mający tylnych drzwi przebiegł dotychczas 80 000 klm.

Autobusy, które dotknąć ma obowiązek urządzenia tylnych drzwi, mają przeważnie za sobą po 100 000 klm. Przerobienie ich w celu urzą-

dzenia tych drzwi, osłabiłoby konstrukcję wozu, grożąc bezpieczeństwu ruchu.

Jeżeli przyjąć pod uwagę, że autobusom tym nie wiele już pozostaje do życia, konieczności państwowe nie mogą być momentem decydującym. Związek, mając za sobą fachową opinję, w tej mierze Związku fabrykantów karoserji, podejmuje starania o odroczenie terminu przeróbki autobusów.

Ogólnopolski Kongres autobusowy w Poznaniu

W dniach 21 i 22 lipca rb. odbędzie się w Poznaniu z okazji Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki I-szy ogólnopolski Kongres Komunikacji Autobusowej, pod protektoratem ministra robót publicznych, prof. dr. Maksymiljana Matakiewicza.

Tematem obrad będą najżywotniejsze i najaktualniejsze sprawy komunikacji autobusowej w Polsce, m. in. projekt koncesjonowania przedsiębiorstw autobusowych, potrzeby komunikacji autobusowej i jej urządzeń, spraw normalizacji podwozi i nadwozi autobusów, uruchomienie państwowych przedsiębiorstw autobusowych, stosunek komunikacji autobusowej do kolei w Polsce, sprawa ustawy o państwowym funduszu drogowym itd.

Udział w obradach weźmie około 500 przedsiębiorców autobusowych z całej Polski.

Kosztowne oszczędności na konserwacji dróg

Władze administracyjne wydały zarządzenie, iż z powodu braku potrzebnego kredytu, w rb. konserwacja dróg państwowych ograniczona będzie tylko do pracy dróżników. Jak wiadomo, zakres czynności dróżnika polega na zasypywaniu wyboi piaskiem lub tłuczniem i jeżeli dotychczas przy udzielaniu pewnych, zresztą nikłych kwot na konserwację dróg państwowych drogi te w porównaniu z drogami miejskiemi i powiatowemi były najgorsze, to łatwo sobie wyobrazić, co stanie się obecnie i jaki będzie stan tych dróg po „oszczędnej" konserwacji, oraz jaką będzie to zaletą do rozwoju ruchu samochodowego i autobusowego. Tak pojęta akcja oszczędnościowa okaże się w następstwie bardzo kosztowna i szkodliwa. (p)

Z ZAGRANICY

Inowacja w automobiliźmie

Jeden z asów lotnictwa francuskiego M. Jauget wynalazł oraz wypuścił n arynek europejski diostroskop „Le Dio", przyrząd, który z łatwością można namontować na tylną szybę w każdym krytym samochodzie i zapomocą którego kierowca, spoglądając w lustro, umieszczone przed sobą, widzieć może całą panoramę za wozem. Przyrząd ten w 100% zezwala na uniknięcie zderzeń, jak przy raptownem hamowaniu, cofaniu wozów itp. Ze względu na jego znikomą cenę oraz łatwe wmontowanie w każdy wóz, przyrząd ten polecić możemy każdemu automobiliście.

Analiza krwi nietrzeźwych szoferów

Lekarska analiza krwi — oto ostatni i najskuteczniejszy środek, stosowany przez policję sztokholmską w wypadkach, kiedy aresztowani za łamanie przepisów i nieostrożną jazdę szoferzy nie chcą się przyznać, że pili alkohol. Lekarz przeprowadza wówczas natychmiast analizę krwi „podejrzanego" i orzeka, czy i ile wypił on alkoholu. Kara za prowadzenie auta w stanie nietrzeźwym jest bardzo surowa i dr. Fritzell, naczelny lekarz policji sztokholmskiej, stwierdza. że od chwili wprowadzenia analizy (około dwa miesiące temu) zdarzyło się zaledwie parę wypadków zatrzymania nietrzeźwych szoferów. Dr. Fritzell wymyślił jeszcze inny sposób wypróbowania, czy kierowca jest nietrzeźwy, mianowicie każe brać jakiś przedmiot w obie ręce i ze zsuniętemi stopami pochylić się wprzód. Człowiek trzeźwy może się utrzymać w tej pozycji co najwyżej dwadzieścia sekund, osobnik zaś będący pod działaniem alkoholu zaczyna słaniać się natychmiast i chwiać się niby trzcina na wietrze. (p)

Substytut benzyny

Obecnie przeprowadzane są badania w Szwajcarji i w Stanach Zjednoczonych nad dwoma substytutami benzyny. Substytut wynaleziony przez Szwajcarów nosi miano „gasolene" i wyrabiany jest z węgla drzewnego. Preparat ten nadaje się głównie do napędzania samochodów ciężarowych i daje 70% oszczędności. Preparat amerykański otrzymywany jest z oleju ziemnego. Dotychczasowe próby nie dały zbyt zadowalających rezultatów.

Podwyżka cła od samochodów w Italji

W italskim „Dzienniku Urzędowym" został ogłoszony dekret o podniesieniu z dniem 1 lipca r. b. cła od samochodów obcych, ktore zostało ustalone w lirach w złocie od 100 kg. Wynosi ono obecnie 300 lirów w złocie dla samochodów o wadze do 700 kg i dochodzi do 440 lirów w złocie dla samochodów, których waga przewyższa 1 200 kg.

Największy garaż samochodowy w Europie

Niedaleko od dworca kolejowego Zoo w Berlinie, wznoszą obecnie w szalonem tempie budowlę, której przeznaczeniem będzie stać się najwspanialszym garażem europejskim. Garaż ten będzie miał 9 pięter, a na każdem będzie się znajdować 60 boksów dla samochodów.

Wewnątrz pałacu stworzono potężną jezdnię spiralną. po której wozy będą wyjeżdżać aż do najwyższego piętra. Jezdnia ta o długości 1 500 metrów, posiada poważną szerokość 3,5 metra, tak, że największe wozy łatwo mogą się mijać.

W pałacu tym będzie się odbywać również automatyczne czyszczenie. Ogromne szczotki będą się wgłębiać swemi szybkiemi ruchami we wszystkie zakamarki auta i ze strumieni wody wyjdzie auto czyste i błyszczące.

Znaczne ulgi dla automobilistów zagranicznych we Włoszech

Włoski klub automobilowy upoważniony został przez włoskie ministerstwo skarbu do wydawania certyfikatów granicznych dla czasowego przywozu automobili do Włoch bez tryptyków i bez składania ceł. Certyfikaty takie mogą być wydawane także cudzoziemcom i upoważniają do swobodnej komunikacji w obrębie 100 km od miejsca granicznego.

Własna policja Forda

W olbrzymich zakładach przemysłowych Forda uwija się jego własna policja, która ma za zadanie, kontrolować ogólny ład i bezpieczeństwo podczas pracy. Policja ta ma jeszcze specjalne zadanie, nad którego wykonaniem czuwa osobiście „król samochodów". Otóż policja fordowska czuwa na mieście, nad robotnikami jego zakładów, badając, czy zachowują oni w pełni rygor prohibicyjny. Ford bowiem jest zaciekłym przeciwnikiem alkoholu i zapowiedział, że nie ścierpi robotnika, którego przyłapano choćby w zakładach sprzedających alkohol. (p)

Fabryki opon w Czechosłowacji nie będzie

Projektowana budowa fabryki opon samochodowych w Czechosłowacji przy udziale kapitałów amerykańskich i pod kierownictwem amerykańskich fachowców nie dojdzie do skutku, gdyż okazało się, że w obecnych warunkach i przy stosunkowo niskiej cyfrze samochodów w Czechosłowacji fabrykacja nie dawałaby odpowiednich zysków. (p)

Gigantyczny projekt włoski

Włochy rozpoczęły realizację gigantycznego projektu dróg bitych, których koszt jest obliczony na 700 miljonów lirów. Projekt ten przewiduje budowę wielkiej autostrady długości 1600 klm., biegnącej wzdłuż półwyspu Apenińskiego a następnie poprzez cieśninę Messyńską do Sycylji.

Do dzisiejszego wydania „Samochodu" dołączamy ulotkę reklamową firmy „Karpaty" o olejach automobilowych „Galkar". zw 29301

Komunikat
Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych

Mając na uwadze „Międzynarodową Wystawę Komunikacyjno-Turystyczną" poczynił Związek tutejszy starania, by w czasie tym odbył się „Zjazd Delegatów Właścicieli Dorożek Samochodowych Rzpl. Polskiej" w celu omówienia żywotnych spraw zawodowych i organizacyjnych a w pierwszym rzędzie omówienia całokształtu bardzo ważnych spraw, dotyczących dalszej egzystencji i rentowności przedsiębiorstw dorożek samochodowych oraz wykorzystania okazji, a to M. W. K. T., która nas najwięcej interesuje.

Następnie przedyskutowanie sprawy podatku wej (obrotowego), zajęcie stanowiska przeciw uchwalonemu przez Radę Ministrów podatku drogowego w wysokości 40 zł. za 100 kg. wagi samochodu, wykupienie świadectw przemysłowych (VII i VIII kt. przemysł. zamiast III i IV kat. handl.) oraz sprawa regulacji opłaty szoferów na dorożkach samochodowych.

Dzień Zjazdu ustalił Związek nasz na niedzielę, 20 lipca br. o godz. 10,30 w lokalu związkowym przy ul. Masztalarskiej 8, u p. Jarockiego.

Komunikat
Wielkopolskiego Związku Przedsiębiorstw Autobusowych T. z. w Poznaniu

Donosimy wszystkim członkom Zrzeszenia, iż uzyskaliśmy zniżkę biletową na zwiedzenie Wystawy Komunikacyjno - Turystycznej. Wspólne zwiedzenie Wystawy nastąpi w niedzielę, dnia 27 lipca 1930 r. o godz. 9-tej. Zbiórka odbędzie się o godz. 8,30 rano w Sekretarjacie, przy Alejach Marcinkowskiego 13. Wszystkim zaś niemogącym w dniu tym ze zwiedzenia Wystawy skorzystać, donosimy, iż za zgłoszeniem się w Sekretarjacie, mogą pojedyńczy bilet zniżkowy nabyć. Zainteresowane koła, które by wspólnie Wystawę

zwiedzić chciały, prosimy, o podanie nam dnia przybycia, celem uskutecznienia przyjęcia, oraz innych formalności .

Zarazem donosimy członkom filji Poznań, iż następne zebranie filijne, odbędzie się we wtorek, dnia 22 lipca, w lokalu p. Kasperkowej, przy ul. Kraszewskiego 16, o godz. 8 wieczorem.



Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

1) Zjazd Gwiaździsty do Poznania.

Przypominamy PP. Członkom, że w sobotę, dnia 12 lipca rb. odbędzie się Zjazd Gwiaździsty do Poznania i apelujemy do Nich, by jak najliczniej wzięli udział. Poza nagrodami ustalonemi w regulaminie, wyznaczyła Dyrekcja Państwowego Monopolu Spirytusowego dalsze dwie nagrody pod następującemi warunkami:

a) nagrody przyznane zostaną tym uczestnikom Zjazdu Gwiaździstego, którzy w ogólnej klasyfikacji zajmą dwa najlepsze miejsca z pośród uczestników, którzy podczas trwania całej jazdy używać będą jedynie mieszanki benzynowo-spirytusowej, dostarczonej przez P. M. Sp.;

b) P. M. Sp. dostarcza tym wszystkim uczestnikom Zjazdu Gwiaździstego, którzy zamierzają się ubiegać o powyższe nagrody, i którzy się zobowiążą do przejechania możliwie najdłuższej trasy w obrębie postanowień regulaminu Zjazdu Gwiaździstego mieszanki benzynowo-spirytusowej bezpłatnie. W tym celu należy się zgłosić przez swój Klub do P. M. Sp., który zobowiązał się do dostarczenia tej mieszanki na wyznaczone miejsce;

c) każdy uczestnik jest zobowiązany zarezerwować w swoim samochodzie jedno miejsce dla przedstawiciela P. M. Sp. i o czasie oraz miejscu wyjazdu uwiadomić P. M. Sp. najpóźniej do środy, dnia 9 lipca;

d) wszyscy uczestnicy Zjazdu Gwiaździstego, którzy na podstawie powyższych warunków wezmą udział w Zjeździe, otrzymają od P. M. Sp. osobne żetony pamiątkowe.

Park Samochodowy urządzony będzie w Poznaniu w 7 Dyonie Samochodowym przy ul. Ułańskiej. Przejazdy przez ul. miasta Poznania do Parku podajemy w karcie drogowej. Zwracamy przy tej okazji uwagę na pewne zmiany w przejazdach i to:

a) dojazd do parku nie prowadzi przez ul. Ułańską lecz ul. Matejki i ul. Grottgera,

b) z powodu przebudowy ul. Ceglanej przejazd przez Poznań od strony Obornik został zmieniony.

c) również dojazd ze strony Stęszewa został skrócony i skierowany ul. Marsz. Focha na ul. Berwińskiego i Matejki.

Na miejscu w Parku znajdują się garaże. Za używanie garaży na cały czas pobytu w Poznaniu, pobierać się będzie ryczałt w wysokości 5 zł.

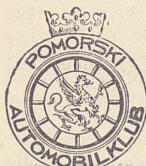
Program pobytu w Poznaniu.

12 lipca 1930 r. Godzina 17 otwarcie Parku i zapisu przyjazdu uczestników; godz. 19. zamknięcie Parku i listy zapisów; godz. 20. posiedzenie Gremium Komisarzy Sportowych w lokalach klubowych A. W. ul. Kantaka 1.

13. lipca 1930 r.: godz. 11: Zbiórka uczestników Zjazdu Gwiaździstego w Parku samochodowym do defilady; godz. 11,45: defilada uczestników Zjazdu Gwiaździstego przez ul. miasta Poznania; godz. 12: zamknięcie listy zapisów na Pościg Samochodowy za samolotem; godz. 15: zbiórka zawodników do Pościgu Samochodowego za samolotem na hippodromie przy ul. Grunwaldzkiej; godz. 15,50: start samochodów do Pościgu; godz. 19,15: ogłoszenie wyników Pościgu na hippodromie; godz. 21: rozdanie nagród Zjazdu Gwiaździstego i Pościgu Samochodowego za samolotem w lokalach klubowych A. W. ul. Kantaka nr. 1.

2) Pościg Samochodowy za samolotem.

W niedzielę, dnia 13 lipca rb. odbędzie się z okazji Zjazdu Gwiaździstego Pościg Samochodowy za samolotem. Samolot oraz obsługę stawił nam do dyspozycji Aeroklub Akademicki w Poznaniu. Impreza ta jest pierwszą tego rodzaju urządzoną w Polsce. Termin zapisów do powyższej imprezy upływa w niedzielę, 13 lipca rb. o godzinie 12-ej. Zwracamy się do wszystkich PP. Członków z prośbą o jak najliczniejszy udział.



Komunikat Pomorskiego Automobilklubu

I. Odbyte imprezy.

1. *W „Zjeździe Gwiaździstym" do Łodzi* w dniu 17. 5. br. wzięły udział z naszego klubu 4 maszyny: pp.: Heydemann Rud., Jahnz Bruno, Kulpa Władysław i Witkowski Aleksander — pod komandorstwem p. Jahnza — uzyskując bronzowe plakiety.

2. *W „Pościgu za balonem" w dniu 1 czerwca br.* — urządzanym przez nasz klub w Toruniu — brało udział ogółem 22 maszyny, z czego z naszego klubu 17 maszyn, a to pp.: Bałaban, Busse, Ciągliński, Frost, Heydemann Rud., Hubicki, Jackowski, Jahnz, rtm. Linhardt, Lund, Mielnik, Rolbieski, Stadie Walter, Stenzel, Stulgiński, Witkowski Aleksander i Witkowski Paweł. Zdobywcami I nagrody uznani zostali pp.: Fogel Zdzisław (wprowadzony), rtm. Linhardt i Łyszczyński Jan (z A. W.), którzy rozlosowali między sobą tę nagrodę. Następne nagrody (za proporczyki) przypadły w udziale: II p. rtm. Linhardtowi, III p. Łyszczyńskiemu i IV p. Jackowskiemu.

3. *W „IV Polskim Zjeździe Gwiaździstym do Krakowa" w dniu 7 czerwca br.* brał udział z naszego klubu p. Stenzel Leopold, wyznaczony równocześnie jako delegat klubu do Gremium Komisarzy Sportowych.

4. *„Zjazd nad morze" 28 i 29 czerwca 1930 — zdobycie przez nasz klub I-ej nagrody Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.*

W zorganizowanym przez nasz klub przy współudziale Pomorskiego Związku Propagandy Turystycznej „Zjeździe nad Morze" pod protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej — I nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej przypadła w udziale naszemu klubowi, który wystawił ogółem 21 maszyn o łącznej sumie 10.998 przejechanych kilometrów. Jako zawodnicy brali udział pp.: Bogatko, Frost, Heydemann, Mrajski, Nowacki (Standard Nobel), pani Stenzlowa — którzy uzyskali srebrne plakiety za przejechanych ponad 750 klm. i pp. Dziedziul, Gehrke, Jackowski, Jahnz, Lund, Rolbieski, Seifert, Stadie W., Stulgiński, Szebeko, Szymczak, Watoło, Witkowski Aleksander, Witkowski Paweł, Zaporski — którzy uzyskali bronzowe plakiety za ukończenie „Zjazdu".

P. Hoffmann Eug., który również na Zjazd ten wystartował, z powodu defektu maszyny Zjazdu nie ukończył, przybywając do Gdyni dopiero w dniu 29. 6. br.

II. nagrodę Pana Ministra Przemysłu i Handlu uzyskał Łódzki Automobilklub przy udziale 16 maszyn, o łącznej sumie 10,602 kilometrów.

III. nagrodę Pana Wojewody Pomorskiego — uzyskał Automobilklub Polski przy udziale 6 maszyn, o łącznej sumie 6,209 klm.

Ogółem przybyło na „Zjazd" w przepisanym czasie 60 samochodów, a to prócz wymienionych z naszego Klubu: z A. W.: 5 maszyn (3.298 km.), z K. K. A.: 1 maszyna — 1.736 km., z M. K. A. 1 maszyna — 786 km., ze Śl. K. A.: 1 maszyna — 760 km., z Wil. K. A.: 1 maszyna — 1.464 km., z Woł. K. A.: 2 maszyny — 1.732 km. i 6 maszyn z IX Międzynarodowego Raidu A. P.

Nagrody indywidualne uzyskali:

a) Nagrodę miasta Bydgoszczy — p. Frost Robert — przy przejechanych 1.593 km. w ciągu 24 godzin na samochodzie Ford,

b) nagrodę naszego klubu — p. Srzednicki Juljan (A. P.) przy przejechanych przez cały czas Zjazdu 2.163 km. na samochodzie Fiat,

c) nagrodę Polskiego Touring-Klubu — pani Śliwińska Klementyna (A. W.) przy przejechanych 2.143 km. na samochodzie Praga-Piccolo (litraż 855 ccm.),

d) nagrodę pani redaktorowej Teskowej — pani Śliwińska Klementyna (A. W.),

e) nagrodę f-my Standard-Nobel, Oddział w Bydgoszczy — pani Śliwińska Klementyna (AW.),

f) nagrodę f-my Brzeskiauto, Sp. Akc., Poznań, p. Srzednicki Juljan (A. P.),

g) nagrodę f-my Butowski i Ska., Bydgoszcz — po zrzeczeniu się jej przez p. Frosta, jako fundatora nagrody, — pani Stenzlowa Łucja przy przejechanych w czasie trwania Zjazdu 1.490 km. na samochodzie Ford,

h) nagrodę f-my E. Stadie, Bydgoszcz — p. Sawicki Franciszek (Wołyński K. A.) — przy przejechanych 861 km. na samochodzie Chevrolet,

i) nagrodę Komisji Sportowej Pomorskiego Automobilklubu — dodatkowo ufundowaną na skutek protestu, wniesionego przez pana Fischer-Mollard'a — przeciw nieprzydzieleniu jemu nagrody Touring-Klubu — pan Fischer v. Mollard Edward — za ukończenie Zjazdu na samochodzie o najmniejszym litrażu (D. K. W. — 2 cyl. 583 ccm).

Protest p. Mollarda opierał się na brzmieniu regulaminu, podczas gdy Gremium Komisarzy Sportowych przy rozdziale nagrody Touring-Klubu kierowało się komentarzem Touring-Klubu do regulaminu nagrody, który to komentarz p. Mollardowi nie był podany uprzednio do wiadomości.

Nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej wręczona została przy uroczystem zamknięciu Zjazdu w Toruniu w dniu 29 czerwca br. przez Pana Wojewodę Pomorskiego Lamota Wiktora — wicekomandorowi Zjazdu p. dyr. Jackowskiemu.

Gremium Komisarzy Sportowych tworzyli pp.: prezes inż. Rolbieski — jako komandor, dyr. Jackowski, mjr. Koszko, p. Szymczak — jako wicekomandorzy, delegat Łódzkiego Automobilklubu p. Neugebauer, delegat Pomorskiego Związku Propagandy Turystycznej, prezes inż. Łaniewski, delegaci naszego klubu pp.: Ciągliński. Heydemann Rudolf i inż. Stulgiński.

Zarząd Klubu — dając wyraz radości całego klubu z powodu zdobycia nagrody Pana Prezydenta Rzeczypospolitej — uważa za swój obowiązek złożyć serdeczne podziękowanie wszystkim P. T. członkom, którzy przyczynili się do jej wywalczenia, podkreślając specjalnie sportowy wyczyn pana Frosta Roberta i towarzyszącego mu p. Szyttenholma, wyczyn stanowiący rekord jazdy 24-godzinnej na szosach publicznych, i dając wyraz nadziei, że nagroda ta będzie dla nas bodźcem do dalszej owocnej pracy na polu sportowem!

Równocześnie Zarząd Klubu dziękuje wszystkim P. T. członkom, którzy pracą swą przyczynili się do organizacji tego Zjazdu, a specjalnie prezesowi Pomorskiego Związku Propagandy Turystycznej, a zarazem członkowi naszego klubu — p. inż. Łaniewskiemu, zwłaszcza za organizację drugiej (powrotnej) części Zjazdu, dając wyraz przekonaniu, że w przyszłości unikniemy przy zgodnej i chętnej współpracy tych usterek, które siłą rzeczy przy tej pierwszej na tak wielką skalę zakrojonej imprezie się okazały.

II. Zamierzone imprezy własne.

1. *Odwołanie „Zjazdu Gwiaździstego na Regaty" w dniu 2 sierpnia 1930 r.*

W myśl uchwały Komisji Sportowej z dnia 1 lipca br. — odwołuje się „Zjazd Gwiaździsty na Regaty w dniu 2 sierpnia br.", postanawiając wzamian tego urządzenie wewnętrznej imprezy sportowej w okresie powakacyjnym, o czem P. T. członkowie będą osobno jeszcze powiadomieni. Równocześnie Komisja Sportowa zwraca się z apelem do P. T. członków o jak najliczniejszy udział w pozostałych tegorocznych imprezach klubów zaprzyjaźnionych. (12 lipca br. — Zjazd Gwiaździsty do Poznania i 13 lipca br. Wyścig za samolotem w Poznaniu, 3 sierpnia br. Wyścig płaski Śląskiego K. A., 24 sierpnia br. Wyścig Tatrzański (międzynarodowy) Krakowskiego K. A., 7 września br. Wyścig płaski we Lwowie Małopolskiego K. A. i 27—29 września br. — Raid Pań A. P.).

2. *Odłożenie wycieczki do Warszawy dnia 15 lipca br.*

Z powodu odwołania przez A. v. D. międzynarodowego raidu — odpada przewidziana na dzień 15 lipca br. wycieczka klubowa do Warszawy z okazji przejazdu tego raidu.

III. Imprezy Klubów zaprzyjaźnionych.

Zjazd Gwiaździsty do Poznania — 12. 7. — i Pościg Samochodowy za samolotem — 13. 7. 1930 r.

W sekretarjacie Klubu są do otrzymania regulaminy wymienionych imprez oraz karty zgłoszenia do wypełnienia przez poszczególnych zawodników. Wpisowe na Zjazd wynosi 50 zł., wpisowe na pościg 40 zł.

Termin zgłoszeń na Zjazd upływa dnia 10 bm. godz. 18, a termin zgłoszeń na pościg dnia 13 bm. godz. 12. Obowiązujące minimum trasy do przebycia na Zjazd — 150 klm., obliczane według mapy A. I. A. — Jako miejsce startu dozwolone wszystkie miejscowości, posiadające władze wzgl. urzędy, uprawnione do poświadczenia startu, tj. władze klubowe, komisarjaty policyjne, urzędy pocztowe, urzędy kolejowe i urzędy celne.

Każdy zgłoszony samochód musi być zaopatrzony w dwa napisy czerwone na białem tle: „Zjazd Gwiaździsty do Poznania", wielkości conajmniej 44×15 cm., jeden na przodzie samochodu, drugi wtyle (ponad numerami rejestracyjnemi). Napisy przygotowuje sobie każdy zawodnik sam.

Najwcześniejszy start naznaczony na godz. 0,01 minut dnia 12 bm. — park w Poznaniu otwarty od godz. 17—19 tegoż dnia.

Samochody startujące z Bydgoszczy (przyczem dla osiągnięcia minimum 150 km. konieczna jest droga okrężna!) wystartuje Sekretarjat Klubu — pozostałe samochody winny brać zaświadczenia startu u wyżej podanych władz i urzędów.

Prócz plakiet pamiątkowych przewidziana nagroda M. W. K. T. (iloczyn samochodów i współczynnika odległości, ustalonego dla naszego klubu na 150 klm.) i 3 nagrody indywidualne dla 3 pierwszych uczestników, którzy przejadą najdłuższą przestrzeń w linji powietrznej (do 600 km.).

Wzywa się P. T. członków do licznego udziału w tym Zjeździe.

Wspólny wyjazd z Bydgoszczy — ze względu na konieczność trasy okrężnej — nie przewidywany.

Odznaki dla szoferów.

Na zapytanie P. T. członków wyjaśnia się, że przepisy co do oznaki szoferów, pełniących nienagannie dłuższy czas swą służbę, są w opracowaniu przez Automobilklub Polski i z chwilą zatwierdzenia będą podane do wiadomości.

Stoisko strzeżone dla samochodów w Krakowie

Krakowski Klub Automobilowy otworzył na Rynku głównym w Krakowie stoisko strzeżone dla samochodów pod opieką funkcjonarjusza klubu, otwarte codziennie od godz. 8 do 23. Opłata od samochodu od godziny 8 do 19 — 1 zł. i od godz. 19 — 23 — 2 złote.

Nawiązanie przyjaznych stosunków z Automobilklubem Wielkopolskim.

Wobec powziętej na Komitecie Automobilklubu Wielkopolskiego w dniu 12 maja br. uchwały, znoszącej decyzję, wynikającą z uchwały, powziętej na walnem zebraniu A. W. w dniu 26. 10. 1929 r., a dotyczącą stosunku A. W. do naszego klubu — Zarząd Klubu, uważając tem samem zatarg nasz z Automobilklubem Wielkopolskim za zlikwidowany, przystąpił do nawiązania przyjaznych stosunków z A. W., dając wyraz przekonaniu, że przyjazna nasza współpraca przyczyni się do dalszego rozwoju naszego rodzimego automobilizmu.

Przestrzeganie prawidłowej jazdy.

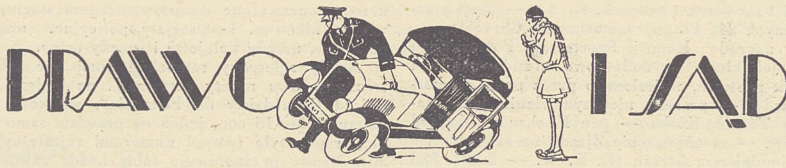
Wobec mnożących się skarg na nieprawidłową jazdę niejednokrotnie i członków klubu, jak jazda nieprzepisową stroną, umyślne niedawanie drogi wymijającym maszynom, wyprzedzanie na zakrętach, urządzanie wyścigów na szosach itd. — Zarząd Klubu, wychodząc z założenia, że P. T. członkowie klubu winni właśnie przodować swym przykładem prawidłowej jazdy, zwraca się z gorącym apelem do wszystkich P. T. członków o jak najściślejsze przestrzeganie wszystkich przepisów drogowych, a z drugiej strony o zgłaszanie do Klubu wszelkich spostrzeżonych uchybień przeciwko tym przepisom, by móc przeciwko nim występować na drodze oficjalnej.

Wydawnictwo „Recueil de Renseignements de Tourisme 1930".

Wymienione wydawnictwo — w języku francuskim — zawierające wskazówki i wiadomości odnośnie do ogólnych przepisów, dotyczących podróży samochodem we wszystkich krajach — jest do przejrzenia P. T. członków, wybierających się w podróże zagraniczne, w godzinach urzędowych Sekretarjatu.

Zaległości klubowe.

Dwukrotne wezwanie do uregulowania zaległych składek członkowskich nie odniosło należytego skutku. Zarząd Klubu zwraca się dlatego raz jeszcze do wszystkich P. T. członków z prośbą o regularne uiszczanie składek, względnie uregulowanie zaległych, by stwarzaniem nadmiernych zaległości nie utrudniać pracy klubowej.



40 kilometrów na godzinę

Jak wiadomo, t. zw. szybkość miejska dla samochodów osobowych wynosi na podstawie § 38 rozp. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z dnia 27 stycznia 1928 czterdzieści kilometrów na godzinę. Jest to postanowienie bardzo ważne, bardzo często przekraczane, powodujące w praktycznem zastosowaniu wiele nieporozumień i wiele dowolności. Jak każda norma nazbyt kazuistyczna.

Już samo określenie miejsc, w których dopuszczalna jest taka szybkość, pozostawia bardzo wiele do życzenia. Ustawa powiada bowiem, iż szybkość ta jest maksymalna „w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli". Pozornie nie nastręcza to wątpliwości, bo zabudowana dzielnica, to wiadomo, co to jest. Rzeczywiście? Snujmy przykłady. Plac Wolności? Niewątpliwie. Ulica Marszałka Focha między Kaponierą a Mostem Dworcowym? Prawdopodobnie. A dalej ta sama ulica Marszałka Focha, tam, gdzie jest już właściwa szosa do Stęszewa? Niewiadomo. Czy płot, ogradzający plac budowlany, nadaje już dzielnicy charakter miejsca zabudowanego? I skrupulatny automobilista na każdym kroku spotyka się z takiemi wątpliwościami. Zastanówmy się nad celem ustawy. Chodzi o to, że w dzielnicach zabudowanych, gdzie więc według wszelkiego prawdopodobieństwa panuje pieszy i konny ruch lokalny, gdzie z natury rzeczy pieszy przechodzień, przebiegając może tylko drogę za jakimś interesem, nie umie skoncentrować uwagi, lub poprostu nie uprzytomni sobie, że przechodzi przez drogę publiczną, stosunkowo łatwo o wypadki, że z drugiej strony zbyt szybka jazda, powodująca silny tuman kurzu, uprzykrza życie mieszkańcom, a dalej ryczące na pełnych obrotach i śmigające maszyny ich denerwują, co norma prawna uważała za stosowne usunąć kategorycznym nakazem.

Co jednak — powiedzmy to zgóry — było niepotrzebne. Bo na brukowanej, czyszczonej przez szacowny zarząd lokalny ulicy, niema pyłu nawet przy większych szybkościach, nowoczesne maszyny chodzą cicho jeszcze przy 80 klm. na godz., a niebezpieczeństwo wypadku jest w danym razie groźniejsze dla automobilisty, niż dla przechodnia. Pozatem jako rękojmie prawne pozostają władzom porządku publicznego przepisy o ciężkim wybryku, które przy niewłaściwym sposobie jeżdżenia zawsze można zastosować.

W praktyce, w tym wypadku u nas bardzo zdrowej, przepisy te są mało stosowane. Chcielibyśmy widzieć tego automobilistę, który np. na odcinku ul. Marszałka Focha od Kaponiery do mostu, lub też na drodze do Sołacza od mostu do przejazdu tramwajowego jechałby ściśle i starannie 40 klm. i nie więcej. I policja nasza zupełnie rozsądnie z tego nie robi żadnych kwestyj, bo nikomo to nie szkodzi, i nigdy żadnego wypadku na tych odcinkach nie było.

Nie znaczy to jednak, że kierowca samochodu bezwzględnie wszędzie może tą szybkością maksymalną jeździć. Są miejsca, gdzie nawet tempo 30 klm. jest lekkomyślnością, np. przed zakrętem na mokrym asfacie. Z drugiej strony w pewnych wypadkach norma generalna 40 klm. na godz. w mieście jest w wielu wypadkach nawet za wysoka. Zaraz to wyjaśnimy. W kilku poprzednich numerach pisaliśmy obszernie o torze hamowania i czasie reakcji, i w najbliższej przyszłości zajmiemy się sprawą tą powtórnie z powodu pewnego procesu. Otóż stwierdziliśmy tam, że przy 40 klm. na godz. przeciętny wóz z dobrze działającemi hamulcami na cztery koła i przy prawidłowem zahamowaniu (bez blokowania kół) ma tor hamowania około 12,5 m. Doliczając do tego sumarycznie na czas reakcji 1 sek. (ściśle 8,8 sek. jako przeciętną, obowiązującą np. dla kolejarzy przy badaniach psychotechnicznych Ministerstwa Komunikacji, oraz 0,25 s. na uruchomienie dźwigni hamulca, co dla szybkości 40 klm. na godz., przeliczone na przebytą w tym czasie przestrzeń wynosi ca. 13,5 m.) uzyskamy ogólną długość toru zatrzymania ca. 26 metrów. Innemi słowy, o ile samochód jedzie szybkością tą, a wyłoni się przed nim nieoczekiwana przeszkoda, to może zatrzymać z całą pewnością wóz przy zupełnie prawidłowem działaniu tylko wówczas na czas, jeżeli od przeszkody, do miejsca, z którego kierowca ją zauważył, było conajmniej dwadzieścia i sześć metrów. Nie uwzględniamy przytem oczywiście możności wyminięcia, usunięcia się z drogi przeszkody ruchomej itp. Doświadczenie uczy, że w ruchu miejskim przeszkody z reguły pojawiają się znacznie bliżej, z czego wniosek, że generalne postanowienie o maksymalnej szybkości 40 klm. ściśle biorąc znowu chybia celu, gdyż dla tych warunków jest za wysokie. Tam za niskie, tu za wysokie. Skutkiem tego automobiliści jeżdżą, jak nakazuje im doświadczenie zawodowe i sumienie, i robią dobrze, a policja im w tem nie przeszkadza, za co trzeba jej złożyć wyrazy pełnego uznania. Że zaś reaguje na wypadki oczywistej lekkomyślności, to może to być dla niej tylko pochwałą, choć wolelibyśmy, żeby powoływała się przytem na przepis o ciężkim wybryku, niż na § 38 wspomnianego rozporządzenia.

Mimo to postanowienie to posiada olbrzymie znaczenie w praktyce sądowej. Przy każdym wypadku samochodowym bywa stwierdzenie, czy kierowca jechał powyżej 40 klm. momentem zasadniczym postępowania. Polega to na tem, że sąd rozumuje, słusznie zresztą, w sposób następujący: można jechać lekkomyślnie na różne sposoby, i wtedy trzeba lekkomyślność tę osobno stwierdzać i udowadniać. Jeżeli natomiast w jeździe kierowca przekroczył postanowienie porządkowe, to już to samo jest dowodem, że jechał lekkomyślnie, wobec czego jest winien, gdyż należy przypuszczać, że właśnie to przekroczenie przepisu porządkowego było przyczyną wypadku — było w związku przyczynowym ze stanem faktycznym, zawierającym istotę czynu karalnego. Rozważanie to jest słuszne, z uwzględnieniem momentów, poruszanych poprzednio. Momentów tych dziś jeszcze w praktyce sądowej nie uwzględnia się z uwagi na sugestję niecelowego przepisu ustawowego.

To też np. w krajach o dużej tradycji automobilowej, jak np. w Anglji, niema żadnej szybkości maksymalnej, istnieje natomiast bardzo ściśle określone i przez praktykę sądową opracowane pojęcie jazdy lekkomyślnej, co jest oczywiście znacznie praktyczniejsze i wymiar prawa zbliża bardzo znacznie do wymiaru sprawiedliwości.

Policja nasza, najbliżej praktycznie stykająca się z temi kwestjami, rozumie to naogół dobrze, i nie stosuje przepisów o szybkości maksymalnej w sposób tak biurokratyczny, jak to się np. dzieje w Niemczech, gdzie sławetne pułapki dla samochodów zdołały zdobyć już sławę wszechświatową. Czasem jeszcze ten i ów, stróż porządku publicznego, na zapadłej prowincji okazuje swą gorliwość służbową, korzystając skwapliwie z dostarczonych nie dawno przez władze policyjne stopperów. Że robi to przeważnie źle, jest rzeczą jasną. Wiadomo bowiem, że jeden człowiek może stopować szybkość samochodu tylko w zupełnie wyjątkowych warunkach, mianowicie, jeżeli 1) mierzy od kamienia kilometrowego, do drugiego, powtóre, jeżeli sprzyjające okoliczności pozwolą mu z całą pewnością stwierdzić moment, w którym samochód przejeżdża kamień. Prosta próba poucza bowiem, iż jest rzeczą niesłychanie trudną, lub wprost niemożliwą stwierdzić ten moment na oko, patrząc wzdłuż drogi, bez popełnienia omyłki o przynajmniej 10 metrów. Jeżeli ponadto uwzględni się zwykły u stopującego czas reakcji, wynoszący około 19/100 sek. omyłki o 15 metrów na 100 metrach muszą być czemś normalnem. Policjanci stopują przeważnie w ten sposób, że mierzą czas na upatrzonej przestrzeni 100 metrów, którą przy szybkości 40 klm. na godz. przebywa się w 9 sekundach. Jednak stwierdzenie takie nie jest pewne, gdyż możliwość omyłki w takich wypadkach wynosi około 15 metrów, tj. 1,3 sek. Rozsądny policjant więc będzie podawał w danym razie, jeżeli już koniecznie uważa to za stosowne, do ukarania tylko te wypadki, w których stopował nie poniżej 9 sek., lecz z uwzględnieniem omyłki, tj. poniżej 7,7 sek., gdyż dopiero wówczas jest absolutnie pewne, że istotnie przekroczono szybkość maksymalną. Jeżeli zrobi inaczej, stanie się, jak owemu policjantowi z Szubina, który jednemu z naszych współpracowników sprokurował mandat karny za zbyt szybką jazdę i wystopował na 100 metrach 8 sek., a więc 43,3 klm. na godz., mimo, że wóz tego dnia miał defekt i nie ciągnął więcej, jak maksymalnie 38 klm. na godz., prawda, że z wielkim szumem. Pragnęlibyśmy, aby i w Szubinie przyjęto do wiadomości pewne dane naukowe i faktyczne, które przydadzą się nietylko w Szubinie. *(pz)*

Odpowiedzialność za wypadki

Francuska Izba Deputowanych uchwaliła niedawno prawo, na podstawie którego właściciele samochodów ubezpieczonych od nieszczęśliwych wypadków, muszą ponieść z własnej kieszeni, pomimo ubezpieczenia, jedną dziesiątą odszkodowania za spowodowany wypadek. Jednocześnie z tem wydano przepis dla towarzystw asekuracyjnych, którym pozwolono wypłacać 0,9 ogólnej sumy ubezpieczonej.

Krok ten został podyktowany chęcią zmuszenia automobilistów do zachowywania jak największej ostrożności i zwiększenia ich odpowiedzialności pomimo ubezpieczenia się od nieszczęśliwych wypadków.

Nowe przepisy w sprawie stacyj benzynowych na ulicach

Dostarczanie benzyny do stacyj benzynowych ulicznych odbywa się jeszcze częściowo zapomocą wozów konnych, co ze względu na rozmieszczenie tych stacyj w śródmieściu przyczynia się do utrudnienia ruchu kołowego na bardziej ruchliwych ulicach.

Z uwagi na porządek w ruchu pobliczném, komisarjat rządu zwrócił się do magistratu, jako do władzy przemysłowej, by zaniechano używania do przewozu benzyny wozów konnych, zastępując je mechanicznemi oraz by napełnianie zbiorników ulicznych stacyj benzynowych odbywało się w godzinach nocnych, między 23 a 7.

HUMOR

Sprytny

— Panie, cóż to za stara maszyna stoi przed pańskim garażem. Przecież pan miał zupełnie nowy samochód?

— Wie pan, w każdą niedzielę przyjmuję wiele wizyt, a do obwożenia gości, to zupełnie starczy ten gruchot.

Megalomania

Maleńki piesek z rasy pinczerów przechodzi powoli i spokojnie przez jezdnię. W tem z boku nadjeżdża miniaturowy samochód. Trąbi raz, drugi, lecz pinczerek nie usuwa się z drogi. Przeciwnie, piesek odwraca się i pyta:

— Co ty jesteś właściwie?

— Nie widzisz? Jestem samochód! Lecz co ty jesteś?

— Ja? Ja jestem koniem.

Nie rozumie po polsku

Na drodze stoi zepsuty samochód. Kierowca wściekły obchodzi wóz dokoła i klnie na czem świat stoi. Jakiś przechodzeń staje, przysłuchuje się, spogląda na wóz, potem mówi:

— To panu nic nie pomoże. To jest amerykański samochód!

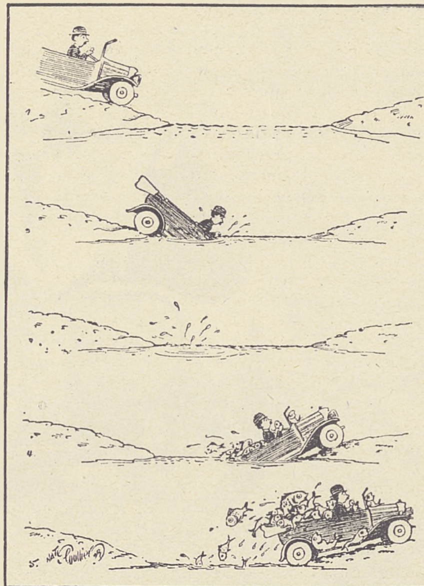
Opłaca się

Pan Ignacy odjeżdża w szybkiem tempie z placu postojowego. Zdumiona żona pyta:

— Cóż się z tobą dzieje! Pocóż ta warjacka jazda i czemu dałeś tak olbrzymi napiwek dozorcy placu?

— Ha, opłaca się. Czy nie zauważyłaś, jak wspaniałą maszynę wydał mi przez nieuwagę?

Motoryzacja rybołóstwa



Oto w jaki sposób pomysłowy automobilista dokonuje połowu ryb!

Na pewniaka

Pan Hilary chce sobie kupić motocykl.

— O jakiej marce pan myśli? — pyta się sprzedawca.

— O, to obojętne. Lecz hamulce musi mieć! Hamulce!!!

Nowoczesna reklama

„Zupełnie bezpłatnie w celach reklamy wysyłamy używane motocykle. Jedynie jako zwrot kosztów opakowania i reklamy, pobieramy zł 5 000 w gotówce. Jedyna okazja."

W sądzie

— Więc pan naprzód uderzył w twarz swego przeciwnika, a potem jeszcze bił go kijem?

— Tak, bo przy tem pierwszem uderzeniu rozbił on głową szybę mego samochodu.

Kuchnia automobilowa

— Starszy! W kiełbasie znalazłem kawałek opony samochodowej!

— Wiadomo, panie dziedzicu! Samochód wypiera teraz wszędzie konia!

Ten dał sobie radę

— Wiesz, zawsze żyłem w strachu, by mnie nie przejechał samochód!

— No, a teraz się nie boisz?

— Nie, bo także kupiłem sobie samochód.

Rozmaitości ze świata

W Anglji zaprowadziła się ostatnio moda jeżdżenia akwaplanem po... trawie. Na rycinie widzimy kilka uroczych Angielek uprawiających ten „sport".



Oto charakterystyczny obrazek z obecnego Paryża. Gdy tylko wstrzymany zostaje ruch na jednej z przecznic, natychmiast gromadzą się dziesiątki autobusów.

W Berlinie odbyło się święto filmowe, którego punktem kulminacyjnym było imponujące korso samochodowe.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524. 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.